

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

36^e jaargang nr. 231 - voorjaar '93/1

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 400,- fr.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

STEUNABONNEMENT ERE-ABONNEMENT

U kan ook een
steunabonnement van 600 fr.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **ere-abonnement** aan
850 fr.



«NEPTUNUS»

36e jaargang - 36e année nr 231 - 93/1

Directeur - Directeur:

R. Desaegeer - Rue de la Briqueterie 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:

W. Bosteels - Sint-Pietersstraat 11 - 8460 Oudenburg

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,

Postbus 17, Oostende 1

Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr.

Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur)

473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende

In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1993 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Sint-Pietersstraat 11 - 8460 Oudenburg.

INHOUD SOMMAIRE

nr 1 maart 1993

De nieuwe stafchef bij de zeemacht Divisieadmiraal Willy Herteleer	3
La «lutine» va-t-elle devoir sonner... Le glas du lloyd's? par J.-M. De Decker	11
De tatoeage Een gevaarlijke «bevlieging»	15
François Darlain: Un marin perdu par la politique par Paul Eygenraam	19
Woorden uit de zeemanskist Lichtschepen door oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	21
Les mémoires de spountz Chien de marine, mascotte sur les navires de la force navale (part VIII)	25
Colombus en filatelie door oppermeester (b.d.) A. Jacobs	29
Cinquante ans plus tard Le battle ensign de l'h.m.s. York par Henri Rogie	36
De oorlog ter zee 1939-1945 Het drama van het s/s Rooseboom door Roger Machielsens	37
Grande regatta Colombus	92
Récit de voyage. 4ème partie (et dernière) par l'enseigne de vaisseau A. Vittone	43
De zee en de kunst: Edgard Farasyn door Norbert Hostyn, lic. kunstgeschiedenis, conservator Sted. Musea Oostende	45
Eurosail Antwerpen 1993	46
Maritiem panorama Vlaamse havens in 1992: 165 miljoen ton door Henri Rogie	48
La R.M.T. dans la perspective du Chunnel par Henri Rogie	55
«Operatie Sharp Vigilance» - Westhinder stand-by	57
Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht vzw	59
Project Scute door W. Bosteels	60

Navy 333 - Nice to know door W. Bosteels	62
1992 was crisisjaar voor belgische zeevisserij door Henri Rogie	63
Scheve schepen mei - december 1993	66
Info Reserve Never change winning teams! par Saint Benard du Spuikom	67
Info Marine	69

ISSN 0028-2790

Revue maritime bimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,
't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité,
boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F jaarlijks - annuel 600 F steun - soutien
850 F ere - honneur 20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur: J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: R. Desaeger
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
J. Arys, E. De Grieck, A. Devreese, J.-B. Dreesen,
G. Gouwy, A. Jacobs, J.-C. Liénart, H. Rogie,
P. Van Damme

HARD!



Extreem harde omstandigheden
hebben geen invloed op JOKI motoren.

Zij zijn het gewend.

Meer dan 1 miljoen JOKI trommelmotoren lopen
sinds meer dan 30 jaar in

- mijnen
- electriciteitscentrales
- steen- en grindgroeves
- kiezelwinning
- bandtransporteurs in de landbouw
- luchthavens
- overslaginstallaties in de havens
- staalindustrie
- vleesverwerkende industrie

Voor de moeilijkste toepassingen en toch compact,
hermetisch afgedicht en snel te monteren.

Van 80 mm tot 800 mm Ø.

Van 0,04 KW tot 132 KW.



INTERROLL BENELUX NV

Atealaan 3

B - 2270 Herenthout

Tel 014/21 90 16

Fax 014/21 96 39

DE NIEUWE STAFCHF BIJ DE ZEEMACHT

DIVISIEADMIRAAL WILLY HERTELEER



Levensloop van Divisieadmiraal Willy Herteleer

Divisieadmiraal W.M. HERTELEER werd geboren te Assenede nabij Gent op 1 oktober 1941. Hij ging naar de Koninklijke Kadettenschool te Brussel in 1957 en vervolgens naar de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen in 1960. Hij werd officier benoemd in de Belgische Zeemacht in 1962.

Van 1963 tot 1968 diende Vaandrigter-zee W.M. HERTELEER aan boord van verschillende mijnenvegers en het commando-bevoorradingschip «GODETIA». In 1969-1970 specialiseerde hij zich in Maritieme mijnenoorlog en werd mijnenbestrijdingsofficier bij de Staf van het Operationeel Commando van de Zeemacht van 1970 tot 1972.

Luitenant-ter-zee W.M. HERTELEER volgde de Belgische Krijgsschool te Brussel en de Ecole Supérieure de Guerre Navale in Parijs van 1972 tot 1974. In 1975 voerde hij het bevel over een kustmijnenveger en in 1978 over een hoogzee mijnenveger-jager telkens in het Permanent NAVO Smaldeel «Standing Naval Force Channel».

Tussenin was hij instructeur in de BENL Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Op 01 januari 1993 volgde Divisieadmiraal W. Herteleer de Vice-Admiraal Jozef De Wilde op als Stafchef van de zeemacht.

Onze nieuwe Stafchef, helemaal geen onbekende, heeft reeds een indrukwekkende carrière achter de rug.

Van 1979 tot 1982 werkte Korvetkapitein Stafbrevethouder W.M. HERTELEER in de sectie planning van de Zeemacht Staf en was lid van het NAVO Naval Board in het Military Agency of Standardization. Hij was tweede in bevel van het fregat «WESTDIEP» in 1983 en 1984 en voerde het bevel over die eenheid van september 1984 tot december 1985.

De eerste helft van 1986 was hij Hoofd van de afdeling Operaties van het Commando Marineoperaties en nadien tot september 1987 Stafchef van datzelfde Commando. Tijdens deze periode is hij betrokken bij de reddingsoperaties van de Herald of Free Enterprise en bij het begin van de deelname van de Zeemacht aan de eerste Golfoorlog.

Van september 1987 tot juni 1989 was Kapitein-ter-zee Stafbrevethouder W.M. HERTELEER directeur van de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool te Oostende; hij voert er de operationele zee-training in en staat aan de wieg van de mijnenoorlogsimulator.

Eind 1989 is hij tewerkgesteld in het Audit-team van de Staf van de Zeemacht en de eerste helft van 1990 is hij daar Stafofficier verantwoordelijk voor de operaties. Sinds juni 1990 is hij Commandant van het Commando Marineoperaties. Hij voerde het operationele bevel over de Zeemachtschepen tijdens de tweede Golfoorlog in 1990 en 1991.

Divisieadmiraal W.M. HERTELEER is gehuwd, heeft vier kinderen en woont te Oostende.



AFSCHEIDSPLECHTIGHEID VICE-ADMIRAAL DE WILDE J.

Op 22 december jl. had in de marinebasis van Zeebrugge de afscheidsplechtigheid plaats van Vice-Admiraal De Wilde en tevens de intrede van de nieuwe Stafchef van de Zeemacht, Divisieadmiraal Herteleer W.

Het programma werd ingezet met een lunch aan boord van de F911-Westdiep, gevolgd door de plechtige bevelsoverdracht op de kade, dit in het bijzijn van tal van genodigden en prominenten.

Na de toespraak door ZS (waarvan integrale publikatie), was er een uitreiking van medailles «Liberation of Kuwait».

De in- en uittredende ZS scheep-ten opnieuw in aan boord van de Westdiep waarbij de onderscheidingsvlag overhandigd werd aan de uittredende Stafchef, gevolgd door een eresaluut van 17 kanonschoten. De onderscheidingsvlag van de intredende Stafchef werd gehesen samen met één kanonschot.

De plechtigheid op de kade werd afgesloten met een laatste schouwing van de eredetachementen.

Een receptie, die werd bijgewoond door de Minister van Landsverdediging Delcroix, sloot deze prachtige plechtigheid af.

Hierna volgt nog de tekst van de toespraak van de Minister van Landsverdediging en ADM Herteleer Willy, gehouden tijdens de receptie.



De Eretribune in bijzijn van Gen. Maj. Mertens.



Uitreiking medailles «Liberation of Kuwait».

AFSCHEIDSTOESPRAAK

ZS 22 DEC 1992



Heren Generaals en Admiraals, Heren Gouverneurs, Mijnheer de Burgemeester van de stad Brugge, Dames en Heren Senatoren en Volksvertegenwoordigers, Geachte Dames en Heren genodigden: De Zeemacht stelt het ten zeerste op prijs dat u op deze frisse decemberdag zo talrijk op deze plechtigheid in onze marinebasis aanwezig bent. Ik verwelkom zeer in het bijzonder de afgevaardigden van de vaderlandslievende verenigingen, en van de Reserve van de Zeemacht, de weduwen van onze overleden wapenbroeders en alle oudgedienden van de Zeemacht.

Over de voorbije drie jaar is de internationale toestand op de meest ingrijpende wijze veranderd. Een aantal schokkende en geheel onvoorspelbare gebeurtenissen zoals het verdwijnen van het ijzeren gordijn, het uiteenvallen van het Warschaupakt, de hereniging van Duitsland en de ineenstorting van het Sovjet-imperium hebben de machtsverhoudingen en de gangbare internationale politieke relaties grondig door elkaar geschud. Vreemd genoeg echter hebben deze treffende gebeurtenissen de wereld toch niet tot een veiliger oord gemaakt. Nieuwe brandhaarden van

ontzettende intensiteit ontstonden en de internationale gemeenschap leeft ook vandaag onder de schok van het oorlogsgeweld.

Nooit eerder dan vandaag zijn zoveel blauwhelmen actief geweest op zoveel fronten. Nooit eerder ook als over de jongste jaren zijn de Belgische strijdkrachten zo veelvuldig en zo actief ingezet geworden in een internationale context.

Il est indéniable que la nature et l'imminence de la menace face à l'Europe occidentale ont totalement changé. L'Implosion politique et le désar-

roi économique de l'Union Soviétique ont permis à l'Occident de négocier d'importantes réductions d'armes et de troupes.

Aussi, depuis 1989 il a été continuellement question de restructurations et de réductions des forces armées belges. Etant donné l'état d'avancement de l'actuel projet de restructuration, il me paraît inopportun de débattre le fond de la question. J'aimerais cependant attirer l'attention sur les 3 points suivants:

1. En face d'un opposant suffisamment tenace l'effet de l'initiative diplomatique est nul sans la capacité d'action militaire et la volonté politique d'en faire usage. L'attitude de Saddam Hoessein après l'invasion du Koweït et l'impasse actuelle en ex-Yougoslavie en sont la preuve.

2. La nature des conflits récents exige de plus en plus l'intervention multinationale et l'action militaire combinée. Cela implique que des éléments opérationnellement justifiés des trois forces doivent être maintenus et que la spécificité de chacune de ces forces doit rester assurée.

3. Dans ce pays l'autorité militaire se tient parfaitement aux rôles qui lui sont assignés c.a.d. ceux de conseiller et d'exécutant. Le pouvoir de décision, - qui joue après le conseil et avant l'exécution, - reste aux mains de l'autorité politique. Le militaire en est parfaitement conscient, mais il reste soucieux de présenter, dans les matières qui le concernent, des avis aussi complet et aussi pertinent que possible.

In ons democratisch systeem beslist uiteindelijk het volk, via zijn gemandateerden, hoeveel het wenst te investeren in de nationale, Europese, Atlantische of mondiale veiligheid en hoeveel de natie veil heeft voor de verdediging van haar rechtmatige belangen. In ieder geval is het zo dat men als natie niet vooraan in de rij kan gaan staan om zijn rechten op te eisen, indien men niet vooraf een proportionele bijdrage heeft geleverd om die rechten veilig te helpen stellen.

Het hoeft geen betoog dat ons land grote belangen heeft in de maritieme sector; en er zijn naar mijn oordeel

een aantal indicaties dat die sector de jongste tijd wellicht niet alle aandacht krijgt die hij verdient:

Negentig procent van onze koopvaardijvloot is « uitgevlagd » naar Luxemburg of vaart onder andere goedkope « flags of convenience », de visserijvloot moet naar EEG-regels vijftien procent van haar tonnemaat inleveren; de binnenscheepvaart gaat gestadig achteruit, de scheepsherstellingscapaciteit onder Belgische beheer is gehalveerd, onze nationale scheepsbouw dreigt ten onder te gaan, ons maritiem hoger onderwijs maakt een periode van grote onzekerheid door en onze kleine militaire marine levert zwaar in in het kader van de herstructurering van de Krijgsmacht.

Dit alles steekt schril af tegen de voortdurende proportionele groei van het zeetransport in het kader van de wereldhandel en tegen het stijgend belang voor dit land van de maritieme activiteit in een geïntegreerd Europa.

Het is derhalve de hoogste tijd dat de verantwoordelijken uit de Belgische maritieme wereld zich eendrachtig gaan opstellen en dat men zich op hoog niveau beraadt ten einde aan 's lands maritieme infrastructuurele- en handelsinvesteringen voldoende rendement te verzekeren en onze algemene maritieme belangen te vrijwaren.

Dat de zeevaart hier te lande vanwege de overheid niet altijd de aandacht en waardering heeft gekregen die haar toekomt, moge trouwens blijken uit het feit dat tijdens de 2e wereldoorlog meer dan 800 leden van de Belgische koopvaardij bij oorlogsacties op zee het leven lieten en dat zij van officiële zijde hiervoor nooit de minste erkenning kregen en hun naastbestaanden nooit de minste vergoeding.

Officiers, sous-officiers, quartier-mâtres, premier-matelots et matelots, au moment où je me prépare à déposer ma fonction et à quitter les rangs de ceux qui sont en activité de service, je vous adresse mes plus vifs remerciements pour vos efforts fournis pour la marine et je vous félicite de la qualité de vos services rendus au pays. Ces dernières années nous avons pu prouver ensemble - que les investissements du pays en matière de

personnel et de finances au profit de la marine ont été tout à fait rentables. Plus important, nous avons démontré que l'immense effort de nos anciens de la dernière guerre mondiale, qui sont à la base de cette troisième édition de la marine militaire belge n'a pas été en vain et que le sacrifice de ceux qui ont péri en mer n'a jamais été trahi.

L'extraordinaire degré d'opérationnalité de nos navires mis en oeuvre au Moyen-Orient - à deux reprises pour plus d'un an - et en Adriatique depuis septembre de cette année et en Somalie à partir de demain, est la preuve de votre compétence professionnelle et de votre engagement.

Les résultats obtenus par nos équipages nous ont gagné l'estime des grandes marines étrangères.

Het zeemansberoep dat jullie uitoefenen is zowat het mooiste dat er bestaat met een werkterrein, dat twee derde van het aardoppervlak omvat, gelegen in het minst gepollueerde milieu, waar de wisselende acties van de natuurelementen een eerste uitdaging vormen en de wijkende horizon het gezichtsveld steeds verruimd.

Bedenk steeds dat een geest van verdraagzaamheid het respect voor de inzet van de andere en het eigen vakmanschap van elk van U de sleutel vormen voor de slagvaardigheid van elke varende eenheid. En dat is het doel: slagvaardige schepen.

Ik weet dat mijn opvolger, Admiraal Herteleer, in elk opzicht op jullie kan rekenen. Zijn uitstekende kennis van het maritiem bedrijf, zijn brede professionele ervaring en zijn aanstekelijk entoesiasme staan er borg voor dat onze marine, ook in de woelige jaren die voor de boeg liggen, stevig op koers zal blijven en feilloos haar opdracht zal uitvoeren. Ik wens hem en jullie daarbij alle sukses.

Leve de Zeemacht-Leve België-Vive la Force Navale-Vive la Belgique.



AFSCHEIDSWOORD

DOOR DE MINISTER VAN LANDSVERDEDIGING DELCROIX



Admiraal,

Zo'n drietal jaar geleden nam U het roer over als Stafchef van de Zeemacht. U had op dat ogenblik waarschijnlijk niet het flauwste vermoeden dat de daarop volgende jaren wellicht de boeiendste maar ook de moeilijkste zouden worden in de geschiedenis van onze marine.

Boeiend waren ze ongetwijfeld. De meest markante episode vond plaats nagenoeg een jaar na uw aantreden toen een deel van uw vloot werd ingezet in een grote internationale militaire operatie. Tijdens de operatie SOUTHERN BREEZE heeft u, uw diensten en uw ingeschepte jongens de efficiëntie en de soepelheid aangetoond waarmee de Belgische marine in een internationale context kan opereren. De internationale lof kwam van alle windstreken aangewaaid en was volkomen terecht. Ver van hun thuisbasis hebben uw jongens bewezen dat een klein landje ook een grote marine kan hebben.

Uw periode als stafchef is ongetwijfeld ook één van de moeilijkste geweest in de geschiedenis van onze marine.

Het spook van de afslanking is in uw ambtsperiode alom tegenwoordig geweest: het plan Charlier II en nu de herstructurering. Afslanken is echter onvermijdelijk in deze periode van steeds verminderende budgettaire mogelijkheden en in een tijdperk waar het strategisch en militair patroon grondig aan het veranderen is. Alle krijgsmachtdelen zullen het hoofd moeten bieden aan grote uitdagingen om zich snel aan de evolutie aan te passen. De Zeemacht kan er niet aan ontsnappen.

Moeilijke tijden vergen bekwame leiders en managers. Admiraal, uw curriculum spreekt in dat verband boekdelen.

U maakt deel uit van een generatie officieren die met veel succes hun basisvorming van officier in grotere buitenlandse Marines voltooiden. In uw geval was dat de Canadese marine.

U behaalde het brevet van officier specialist in de mijnenbestrijding, een facet van de oorlogvoering ter zee, die u later zelf doceerde aan de binationale School EGUERMIN te Oostende. U volgde ook de Stafcursussen aan het Nato Defense College te Rome.

Tevens voerde u het bevel over mijnenbestrijdingseenheden en fregatten en u hebt ook drie jaar dienst gedaan op de Staf van de Geallieerde Opperbevelhebber van het Kanaal te Northwood, Engeland, als stafofficier Plannen voor Mijnenbestrijding.

Met deze uitzonderlijke ruime ervaring in de Zeemacht, op zee en aan de wal, met de inbreng van uw vorming en plaatsingen in het buitenland, zo fundamenteel in een marine en met de ervaringen die u geput hebt uit uw functie als Chef van de Algemene Dienst Personeel bij de Generale staf en ZSX was u inderdaad de right man on the right place.

Admiraal, in deze schitterende carrière zal uw echtgenote, die de zware last van zeemansvrouw op zich nam, ongetwijfeld een belangrijke rol gespeeld hebben, waarvoor mijn bewondering.

Vooraleer te besluiten zou ik hier toch nog kort één van uw eigenschappen in de verf willen zetten. Admiraal, u bent wellicht één van de grote promotoren van de maritieme gedachte in België. U hebt elke gelegenheid aangegrepen om aan te tonen dat België wel degelijk een volwaardige maritieme natie is, hoe klein onze kustlijn ook weze mag.

België heeft een maritieme geschiedenis waar het trots op mag zijn evenals maritieme belangen die vaak onderschat werden.

Ik ben ervan overtuigd dat het boek «Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot Belgische Zeemacht» een bestseller in zijn genre, ongetwijfeld zal bijdragen tot de verspreiding van de maritieme gedachte.

Admiraal, men beweert vaak dat «quitter, c'est un peu mourir». Nochtans meen ik dat dit adagium op u zeker niet toepasselijk zal zijn, daar de uitzonderlijke geest van samenhang, zo typerend voor de Zeemacht, veel te sterk is.

Let's splice the main brace
of Bravo Zulu

TOESPRAAK DOOR DIVISIEADMIRAAL HERTELEER

OP 22 DECEMBER 92

Admiraal,
Mevrouw,
Mijnheer de Minister,
Waarde genodigden;

Ik ben de zoveelste spreker die naar aanleiding van Uw nakend afscheid, Admiraal, het woord neemt.

Ik heb het voornemen niet in herhaling te vallen, en het is niet nodig ook maar iets van wat tot nu toe is gezegd te weerleggen of recht te zetten.

Het is zeer moeilijk om in enkele woorden een synthese te geven van Uw loopbaan, Uw prestaties, Uw persoonlijkheid.

Daarom, Admiraal, gebaseerd op interne informatie en ook op persoonlijke ervaring, zal ik pogen, door het beschrijven van vier facetten, de indruk weer te geven die U op ons allen hebt gemaakt en die U bij ons allen nalaat (vier vlakken is het kleinste vereiste aantal om een volume in te sluiten).

De scheepsmaat

VAN HAVERBEKE, ARTEVELDE, GERLACHE, DE-MOOR, BREYDEL, DUFOUR, TONGEREN, HEIST, KOKSIJDE, MECHELEN, ZINNIA, WIELINGEN, WESTDIEP. Dertien schepen, Admiraal, waarop U in functie hebt gediend; alles samen gedurende meer dan elf jaar. Insiders weten dat de Zeemacht gelukkige en zeer gelukkige schepen kent; dezelfde insiders weten dat het van hun zelf afhangt om te bepalen tot welke categorie hun schip behoort.

Relativerende Humor en deugdelijke bedaardheid karakteriseren de scheepsmaat in U. Dertien schepen, mede dank zij Uw inbreng zonder twijfel van de meest gelukkige.

HET WAS GELUKKIG VAREN
MET U ADMIRAAL

De navigator

Plaatsbepaling en kennis van het maritieme midden was steeds zeer belangrijk voor U. Vanaf windkracht negen en de daaraan verbonden staat van de zee wordt het gevecht met de natuurelementen op onze kleine schepen even belangrijk als het gevecht met de vijand. Omdat er meer schepen beschadigd worden door de onverwachte aanwezigheid van het vasteland, veelal onder water, dan door kwaad opzet, hebt U de zeevaartkunde tot een kunst verheven. Het uitvallen van gesofistikeerde navigatiemiddelen deed U nooit het Noorden verliezen. Een sextant en een chronometer, de Zon, Venus en de horizon volstonden en vallen nooit in panne.

HET WAS VEILIG VAREN MET U
ADMIRAAL

De leermeester

Instructeur op de Mijnenbestrijdingsschool; beroepsvorming van de Officieren; Commandant van de Nautische School; Onderwijsgeleider aan de Koninklijke Militaire School voor Navigatie en Hydrografie. Het overdragen van door U uitgediepte kennis was als een tweede roeping. Hele generaties Zeemacht personeel doen de dingen zoals ze het van U hebben geleerd: niet blindelings maar kritisch en begrijpend.

HET WAS LEERRIJK VAREN
MET U ADMIRAAL

De leider

Op één Oktober 1989 wordt U Stafchef, baas van de Zeemacht en op slag valt de Berlijnse Muur.

Het juiste causale verband tussen deze twee historische gebeurtenissen heeft men nog niet kunnen bepalen. Wel is eind 1989 het begin van een stroomversnelling waarvan het einde nog niet in het zicht is.

Amper tien maand later begint de tweede Golf Oorlog en in Januari 1991 zijn terzelfde tijd op 6 van Uw schepen 570 bemanningsleden in toch onrustwekkende omstandigheden betrokken bij dat conflict.

Niet éénmaal, Admiraal, hebben we moeten wachten op Uw beslissingen ook niet toen de WIELINGEN SADDAM HOESSEIN de oorlog verklaarde. Uw snelle, duidelijke bevelvoering was dan ook één van de hoofdelementen in het succes van Uw Marine.

Wat we echter vooral uit die periode onthouden is Uw bezorgdheid om het welzijn van de bemanningen en, niet te vergeten, het welzijn van hun families.

Tijdens de vele familiedagen hebt u geduldig de zin van een Krijgsmacht en vooral dan van de Marine aangetoond die ten dienste van de Natie ook op langere termijn voor allen het welzijn poogt te helpen waarmaken.

ONDER UW LEIDERSCHAP WAS HET BEZIELEND VAREN ADMIRAAL

Mevrouw,

Varen, in de brede zin van het woord, met Uw echtgenoot was een gelukkige, een veilige, een leerrijke en een bezielende gebeurtenis.

— Dat kan maar omdat hij een gelukkig man is.

— U ligt aan de basis van dat geluk en die basis was er eerst.

— Wij kunnen slechts vermoeden hoeveel U voor ons allen hebt gedaan, ik zal dan ook niet proberen het onder woorden te brengen maar ik vraag U, Mevrouw, om samen met deze bloemen onze grenzeloze dankbaarheid in ontvangst te willen nemen.

Admiraal

Meer dan 40 jaar heeft Uw ene familie, die thuis, geleden onder Uw inzet voor Uw andere familie de Zeemacht.

Het zijn dan ook de leden van die andere familie die mij hebben opgedragen U deze BBQ te overhandigen met de boodschap dat U het hiermee, in hitte en rook, terug kunt goedmaken bij uw eerste familie. De hoeveelheid

lavenis die U hierbij is gegund is door Mevrouw te bepalen.

Ik dank U voor Uw aandacht.



UNIEK - VOOR VERZAMELAARS!

Wapenschild KAMINA artisanaal uitgevoerd in keramiek gekleurd met bladgoud.

Te bekomen bij NEPTUNUS.

Prijs: 650,- BF (BTW incl.)

Wegens de breekbaarheid geen levering per postverzending.

UNIQUE - POUR COLLECTIONNEURS!

Emblème KAMINA création en céramique colloré et avec de l'or en feuilles.

Disponible à NEPTUNUS.

Prix: 650,- FB (TVA incl.)

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

UN NOUVEAU CHEF D'ETAT-MAJOR A LA FORCE NAVALE

L'AMIRAL DE DIVISION WILLY HERTELEER



Curriculum vitae de l'Amiral de division W.M. Herteleer

L'Amiral de division W.M. HERTELEER est né à Assenede près de Gand le premier octobre 1941. Il entre à l'Ecole des Cadets à Bruxelles en 1957 et à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers en 1960. Il est nommé officier à la Force Navale en 1962.

De 1963 à 1968 l'Enseigne de vaisseau W.M. HERTELEER sert à bord de plusieurs dragueurs de mines et à bord du navire de commandement et de ravitaillement «GODETIA». En 1969-1970 il se spécialise dans la guerre des mines et devient officier de lutte contre les mines à l'Etat-Major du Commandement Opérations de la Force Navale de 1970 à 1972.

Le Lieutenant de vaisseau W.M. HERTELEER suit les cours de l'Ecole de Guerre à Bruxelles et de l'Ecole Supérieure de Guerre Navale à Paris de 1972 à 1974. En 1975 il exerce le commandement d'un dragueur de mines côtier et en 1978 d'un dragueur chasseur de mines océanique, chaque fois dans le cadre de l'Escadrille Permanente OTAN dans La Manche «STANAVFOR-CHAN». Entretemps il est instructeur à l'Ecole Belgo-Néerlandaise de Guerre des Mines à Oostende.

De 1979 à 1982 le Capitaine de corvette breveté d'Etat-Major W.M. HERTELEER travaille à la section

planning de l'Etat-Major de la Force Navale et est membre du bureau MER de l'agence OTAN de standardisation. Il est commandant en second de la frégate «WESTDIEP» en 1983 et 1984 et reçoit le commandement de cette unité de septembre 1984 jusque décembre 1985.

La première moitié de 1986 il est chef de section Opérations du Commandement Opérations Maritimes et puis jusqu'en septembre 1987 Chef d'Etat-Major du même Commandement. Durant cette période il est impliqué dans l'opération de sauvetage du Herald of Free Enterprise et dans le début des opérations de la Force Navale dans la première guerre du Golfe.

De septembre 1987 au mois de juin 1989 le Capitaine de vaisseau breveté d'Etat-Major W.M. HERTELEER était directeur de l'Ecole Belgo-Néerlandaise de la guerre des mines à Oostende; il y introduit l'entraînement opérationnel en mer et écrit les spécifications pour le futur simulateur de guerre des mines.

Fin 1989 il travaille dans une équipe d'Audit de l'Etat-Major, la première moitié de 1990 il y est l'Officier d'Etat-Major responsable pour les opérations. Depuis juin 1990 il est Commandant du Commandement des Opérations Navales. Il a le commandement opérationnel des navires de la Force Navale dans le Moyen-Orient durant la seconde guerre du Golfe en 1990 et 1991.

L'Amiral de division W.M. HERTELEER est marié, a quatre enfants et habite à Oostende.

Le 1er janvier 1993, l'Amiral de division W. Herteleer à succède au Vice-Amiral Jozef De Wilde. Loin d'être un inconnu, l'Amiral a déjà derrière lui une carrière bien remplie.



LA «LUTINE» VA-T-ELLE DEVOIR SONNER... LE GLAS DU LLOYD'S?

Encore une année qui s'annonce mauvaise pour le Lloyd's, le marché de l'assurance londonien, le plus grand du monde!

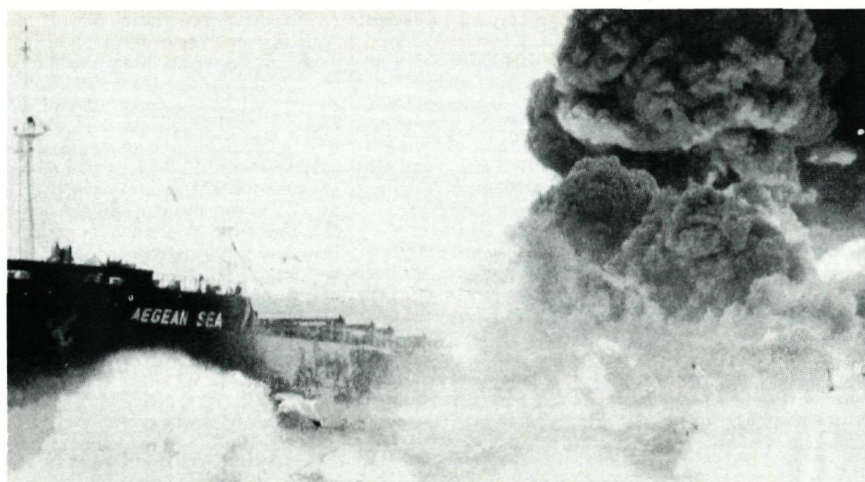
Victime de catastrophes naturelles en série, la vénérable institution britannique traverse depuis quelques années la plus grave crise de son histoire. Et voilà que coup sur coup, trois sinistres importants viennent de s'inscrire en rouge sur ses tablettes: le cyclone Andrew qui a ravagé la Floride il y a quelques mois (20 morts, 200.000 sans abri) et, plus récemment, l'échouage du pétrolier grec «Aegean Sea» près de la Corogne et celui du pétrolier libérien «Braer» au sud des îles Shetland. Rien que le premier pourrait coûter quelque 7 milliards de dollars aux compagnies d'assurance, dont le Lloyd's.



Le «Braer».

De quoi donner des cauchemars à ses membres souscripteurs, qui dorment déjà très mal depuis qu'après trois siècles d'existence la compagnie a commencé à perdre de l'argent. Beaucoup d'argent. Leurs insomnies ont débuté il y a quelques mois, lorsque fut annoncée une perte probable de 30 milliards de dollars pour l'année 1989 (le Lloyd's boucle toujours ses comptes avec trois ans de retard pour tenir compte des règlements de sinistres); une année maudite au cours de laquelle fut enregistrée une série de catastrophes spectaculaires: ouragan Hugo aux Caraïbes, tremblement de terre à San Francisco, pollution du pétrolier «Exon Valley» en Alaska, incendie de la plate-forme de forage Piper Alpha...

On comprend que de 33.000 en 1988, le nombre de souscripteurs soit tombé aujourd'hui à 22.000.



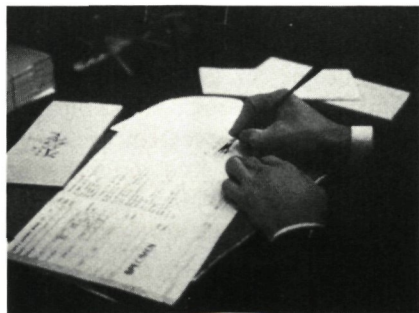
L'«Aegean Sea».

L'histoire du Lloyd's remonte en fait à 1678.

Jusque là, le rôle de courtier d'assurances consistait à trouver des gens fortunés disposés à assumer le risque que comportait le fait de couvrir la valeur d'un navir et de sa cargaison. Des orfèvres, de gros propriétaires et de riches marchands constituaient le syndicat de garantie. La première manifestation de ce qui allait devenir une très vaste organisation fut une annonce publiée dans la presse, informant le public que l'inventaire de trois navires destinés à être vendus aux enchères pouvait être consulté au café tenu par un certain Edward Lloyd, Tower Street.

Ce Gallois fort entreprenant tenait commerce dans cette rue, le long des docks au bord de la Tamise, à l'enseigne du «Lloyd Coffee House». Il y négociait avec les armateurs, les capitaines, les négociants des polices d'assurance maritime suivant les règles de l'époque: par sa seule signature le sous-criptideur, le «name» (le nom) acceptait le garantir le risque de telle ou telle traversée. Tout le monde de la navigation internationale prit, très vite, l'habitude de se réunir chez lui pour y parler et traiter affaires.

Edward fournissait à sa clientèle non seulement les pintes d'ale dont elle grande consommatrice, mais aussi tout ce qui était nécessaire (papier, plumes d'oie, encre) pour noter et répertorier les mouvements des navires. A sa mort, en 1713, sa traverse était devenue le centre d'information le plus important pour les navigateurs du monde entier. Une feuille d'avis quotidienne y était affichée pour renseigner armateurs et commerçants sur tout le trafic maritime.



L'inscription, à la plume d'oie dans le «loss book», le registre des pertes.

Quelques années plus tard, cette feuille se transforma en journal, la «Lloyd's List» qui n'a jamais cessé de paraître depuis 1734. Ce quotidien, aujourd'hui le plus ancien de la presse londonienne, fournit chaque jour des renseignements sur plusieurs milliers mouvements de bateaux. Il est distribué dans une centaine de pays et constitue un outil de travail indispensable pour les armateurs, courtiers et assureurs du monde entier.

Le Lloyd's fut une association assez lâche jusqu'en 1871, année où le Parlement exigea sa constitution en compagnie. Mais le principe ne changea pas; celle-ci n'est pas responsable des pertes de ses membres, les «names». En vertu du principe de «la responsabilité illimitée» du marché, le «name» est engagé jusqu'à son dernier bouton de culotte. Au Lloyd's, «la parole d'un gentleman est sa garantie» aime-t-on à souligner dans la maison.

Après avoir siégé longtemps au Royal Exchange, le Lloyd's occupe aujourd'hui un immeuble futuriste construit par Richard Rogers, l'architecte de Beaubourg, one Lime Street au coeur de la City. Dans la gigantesque salle du rez-de-chaussée (104 mètres de long, 37 de large), dont l'accès est surveillé suivant la tradition par un huissier revêtu d'un long manteau rouge vif et coiffé d'un haut de forme, opèrent les quelque 7.500 assureurs (underwriters) installés dans des boxes en bois, copie conforme de ceux de la taverne d'Edward Lloyd. Ils sont regroupés en «syndicates» par spécialisation: transport maritime, aviation, contrats automobiles, etc mais tous signent les polices d'assurance sous le nom commun de Lloyds.

La tradition, c'est encore l'utilisation de la plume d'oie de Hongrie, trempée dans une encre bleu foncé, pour répertorier les sinistres au «loss book», le registre des pertes et, bien entendu, celle du thé qui rythme les heures d'ouverture: de 10 à 16 heures 30.

Si, toujours par tradition, l'assurance maritime a été pendant très longtemps le cheval de bataille du Lloyd's, il n'en est plus ainsi aujourd'hui. A l'heure actuelle, plus



L'«Underwriting Room» du Lloyd's.

de la moitié des primes d'assurance encaissées par le marché sont relatives à des contrats hors du domaine maritime.

Deux cent quatre-vingt ans après la mort de son fondateur, le Lloyd's assure n'importe quoi, n'importe où, pour n'importe quelles sommes. Que ce soit le plus gros diamant du monde, le «Cullinan» qui se trouve à la Tour de Londres ou le grain de riz sur lequel sont gravés les portraits de la reine Elizabeth et du duc d'Edinbourg. Cela va du palais d'un dégustateur de spiritueux aux jambes de la ballerine Sylvie Guillen en passant par les cordes vocales de Pavarotti et de Bruce Springsteen. On se souvient aussi de la prime de 2.500 livres payée par la marque de whisky Cutty Sark qui offrait un prix d'un million de livres (52 millions de F.B.) à qui découvrirait Nessie, le monstre du Loch Ness. Au Lloyd's, on ne refuse jamais un contrat.

Lorsque le montant d'un risque à assurer est énorme (plusieurs centaines de millions de francs belges pour un pétrolier, par exemple), le premier d'assurance s'adresse à un courtier (broker) de l'institution qui va prendre contact avec autant d'«underwriters» qu'il faudra pour réunir la

somme prévue. Le «broker» fait alors circuler un papier sur lequel chaque assureur intéressé inscrit le pourcentage du montant global de la police qu'il accepte de prendre en charge.

Contemple toutes ces activités la «Lutine», cette cloche de bronze baptisée du nom d'une frégate française, capturée en 1797 par des corsaires britanniques en rade de Toulon, qu'un courant de la mer du Nord drossa sans rémission deux ans plus tard sur les bancs de sable de Terschelling alors qu'elle transportait dans ses cales un chargement d'or et d'argent destiné aux banquiers d'Hambourg pour le financement de la campagne autrichienne contre la

la cloche, elle est suspendue au dessus de l'estrade du crieur. Pendant longtemps, elle a retenti à l'annonce des nouvelles importantes.

Bonnes: un coup; mauvaises deux coups. Aujourd'hui elle ne sert plus que pour les cérémonies exceptionnelles.

Et on peut le comprendre, car de nos jours les mauvaises nouvelles sont infiniment plus nombreuses que les bonnes.

Durant les années de vaches grasses, le renouvellement des «names» ne posa aucun problème, en dépit du fait que pour accéder à cette dignité il fallait son seul pouvoir justifier d'un patrimoine de 250.000 livres (13 millions de F.B.) au moins mais encore accepter de gager l'entière de sa fortune personnelle auprès de l'institution. Outre l'avantage, un peu vain, de cotoyer le gratin de la société britannique, des membres de la famille au royale aux grands noms des affaires (comme Mr. Maxwell!), l'appartenance au Lloyd's offrait celui - infiniment plus important - de s'assurer de confortables revenus sans avoir fait la moindre mise de fonds; ce qui permettait de faire travailler son argent deux fois.

Depuis que les comptes du Lloyd's sont dans le rouge, on ne se presse plus au portillon. Bien au contraire. C'est l'hémorragie. Et la révolte gronde au sein de l'establishment. Car presque plus que la multiplication des sinistres dus à des catastrophes naturelles imprévisibles, le fonctionnement interne de l'organisation est à l'origine des pertes considérables enregistrées depuis trois ans. L'atmosphère de «l'Old Boys Club» a tourné à l'aigre, de nombreux «names» ayant dû vendre une partie de leurs biens pour rembourser leurs dettes.

Les mécontents se retrouvent en majorité chez les membres «extérieurs», ceux qui ne fréquentent pas le siège de Lime Street, ayant confié la défense de leurs intérêts aux professionnels du marché. Plusieurs milliers d'entre eux ont intenté des procès contre les syndicats. Ils les accusent en gros d'incompétence, de négligence, voire de délits d'initiés. Ils accusent ceux qui ont enregistré des pertes d'avoir pris des risques incon-

sidérés en souscrivant des contrats qu'aucune compagnie d'assurance conventionnelle n'aurait acceptés et à ceux qui font des bénéfices (ils représentent encore 38% du total) de se partager les meilleurs risques. Ils dénoncent aussi les émoluments farmineux que s'allouent certains de leurs chefs de file.

En fait, c'est le manque de transparence du système qui est mis en cause.

Le mécontentement avait atteint une telle ampleur qu'en Juillet dernier, à l'issue d'une assemblée générale extraordinaire particulièrement houleuse, le président de la compagnie, David Coleridge dû présenter sa démission. Il a été remplacé par David Rowland président d'une des firmes de courtage du Lloyd's qui, il y a plus d'un an déjà, avait publié un rapport alarmiste sur l'avenir de l'institution. Il est probable que, sous sa houlette, les choses vont changer.

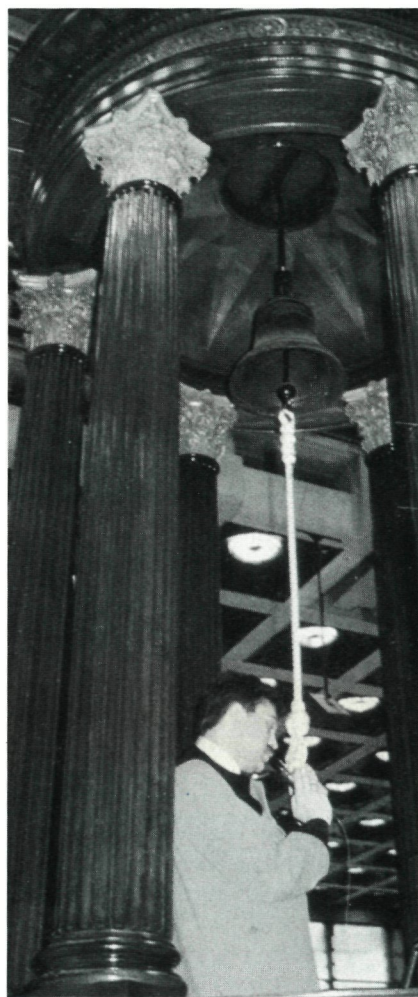
La tâche prioritaire de David Rowland sera de rétablir la confiance et d'attirer de nouveaux «names». Il avait proposé dans son rapport l'admission de «names» personnes morales, des grandes compagnies d'assurance par exemple, en limitant leur responsabilité à leurs fonds propres. Cela permettrait au Lloyd's d'obtenir des capitaux frais et de renforcer sa capacité d'assurance.

Est prévue, aussi, la création d'un fond de garantie auquel cotiseraient les membres et qui couvrirait leurs pertes si leur montant sur une durée de quatre ans est supérieur à celui de l'engagement financier initial. Le principe même de la responsabilité illimitée des «names» devrait, à terme, être abandonné.

Pour chasser toute idée d'enrichissement suspect, les 28 membres du Conseil devront rendre publics leur intérêts financiers. Et, last but not least, les coûts de fonctionnement de l'institution subiront une réduction drastique et l'accent sera mis sur la transparence des opérations.

Si ces intentions se concrétisent on ne pourra plus, comme on l'a fait récemment, comparer le Lloyd's à un «casino libanais» et la «Lutine» n'aura pas à sonner un coup pour annoncer son naufrage.

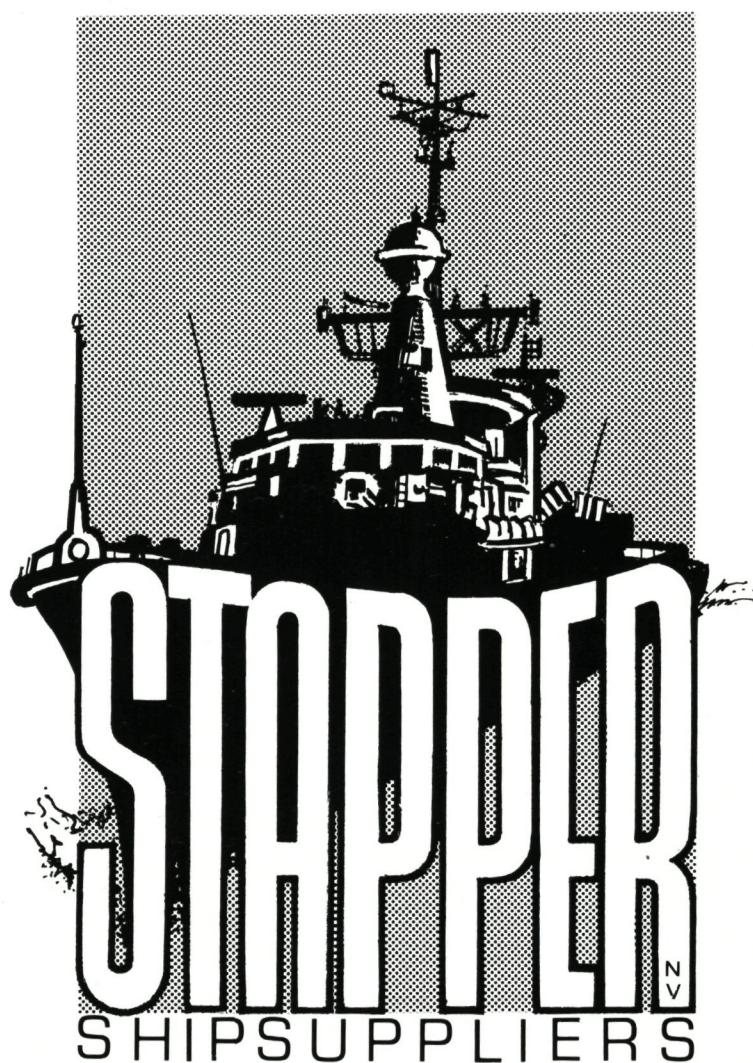
J.M. de Decker



La «Lutine Bell».

France.

La cloche fut récupérée en 1859, de même que quelques lingots et le gouvernail du navire. On fit de celui-ci une table qui se trouve toujours dans la bibliothèque du Lloyd's. Quant à



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72

DE TATOEAGE

EEN GEVAARLIJKE «BEVLIEGING»

VERTALING: CREPEELE MARC

Over de oorsprong en geschiedenis der tatoeages zijn reeds verschillende studies gemaakt.

Wereldleiders als Churchill - een anker op zijn rechterarm, Stalin - een doodskop op zijn borst en Roosevelt - het familiewapen op zijn biceps blijken vroege voorlopers te zijn geweest van deze nieuwe trend.

Dit artikel, met duidelijke waarschuwing, werd voor U gelezen en vertaald uit het Italiaanse maritieme tijdschrift «Notiziario della Marina».

Tatoeages hebben op ons steeds een grote aantrekkingskracht gehad. Hoe zouden we de boeken van Salgari kunnen vergeten die we in onze jeugd «verslonden» en waarin, in een geladen sfeer vol suspens, de mysterieuze volgelingen van de godin Kali, de Thugs, werden beschreven. Die Thugs hadden als merkteken een blauwe slang die op de borst was getatoeëerd en die zorgvuldig verborgen werd gehouden.

Met het begin van de zomer beginnen ook de zomerkruisvaarten van de scholsschepen en bij de vele souvenirs die men van dergelijke reizen overhoudt, kan er ook wel een tatoeage zijn.

Over dit onderwerp bestaat er een rijke literatuur, bijeengeschreven door dokters en sociologen, hygiënespecialisten en historici, psychiaters en wetsdokters. Hoewel het onderwerp saai en onbelangrijk lijkt, verdient het toch de nodige aandacht gezien de specifieke psychologische en gezondheidsaspecten die het met zich meebrengt. We zullen daar verder op ingaan door middel van een korte historische schets en, vanuit een wetenschappelijk standpunt, enkele evaluaties die de risico's van tatoeëren aangeven, waarbij vooral aandacht voor de overdracht van het AIDS-virus.

Tatoeëren wordt gedefinieerd als het aanbrengen van een onuitwisbare tekening op de huid door onder die huid een bepaalde kleurstof te deponeren.

De etymologie van het woord vindt zijn oorsprong bij de ontdekkingsreiziger James Cook die in 1768, aan boord van de 370-tonner «Endeavour», gedeeltelijk het traject van Magelhães overdeed (de oversteek

van de Atlantische Oceaan, rond Kaap Hoorn, langs Tahiti en de Sociëteitsarchipel) en na 3 jaar terugkeerde naar Engeland met een boel notities over aardrijkskunde, wetenschap en plaatselijke gebruiken.

Het is trouwens op Tahiti (waar hij tijdens zijn derde reis door een inboorling werd gedood) dat hij de grote verspreiding van de tatoeage heeft kunnen vaststellen, hetzelfde ontdekte hij ook op de Markiezeneilanden en op Tuamotu. Uit het lokale dialect «tatau» is dan ook het Engelse «tattooing», het Duitse «tatauierung» en het Italiaanse «tatuaggio» afgeleid.

Het onderzoek naar de oorsprong van de tatoeage bracht aan het licht dat deze reeds bestonden in de prehistorie. Van dit laatste zijn zowat overal op aarde, op de ene plaats wat meer dan op de andere, sporen van teruggevonden.

Het was een ingeburgerd gebruik bij vele, onderling verschillende culturen en het bestaat vandaag de dag nog, zonder ooit een onderbreking in de continuïteit gekend te hebben. Het veronderstelt dus sterke existentiële motivaties bij die groepen of individuen die zich inlaten met tatoeage. De geleerden die zich hiermee bezighouden zijn tot belangrijke historische en etnologische bevindingen gekomen: bij de Azteken en de Maya's was de tatoeëring het herkenningsteken van de etnische soort, in India en Birma kon men er de kaste aan herkennen, in West-Guinea betekende het voor de jongeren dat ze een soort vuurproef hadden doorstaan, bij vele primitieve volkeren werd het aanzien als het symbool waarmee men toetrad tot de gemeenschap van de volwassenen, enzovoort.

De sporen in Europa gaan terug tot Hippocrates, Herodotos, Plinius de Oude en Galinius die elk, naargelang hun respectievelijke culturele achtergrond, de verschillende sociale, psychologische en gezondheidsaspecten behandelden bij de toenmalige volkeren rond de Zwarte Zee zoals de Thraken, Sarmatiërs en de Daciërs. Uit deze blijkt ook dat zelfs de Romeinse legioensoldaten zich op de arm lieten tatoeëren en wel met de naam van hun generaal; in het latijn sprak men van «notis compungere» en het duidde op een soort idee van roem en team spirit.

In de Middeleeuwen waren het eerder devotietatoeages die veel gebruikt werden, onder andere bij pelgrims die naar het Heilig Land trokken.

Door de eeuwen heen zijn de methodes en de tatoeëringsinstrumenten niet zo heel veel veranderd. De meest verspreide werkwijze bestaat erin een reeks prikken te maken met een in een kleurstof gedrenkte naald. Als kleurstof gebruikt men donkerblauw, zwart, groen en in mindere mate rood.

Een minder gebruikte werkwijze is deze van de «inkerving» waarbij men in de huid een insnijding maakt in een welbepaalde vorm en met een welbepaald reliëf om deze te laten genezen tot een litteken.

Door de evolutie in de sociale contacten tussen de volkeren en door de vermeerdering in de economische en culturele uitwisselingen, zijn er echter geleidelijk aan veranderingen gekomen in het waarom van de tatoeage; ze hebben namelijk meer en meer individualistische trekjes gekregen. De wetenschappelijke literatuur van de negentiende eeuw verklaart dit fenomeen met enkele markante analyses. Daarbij kunnen we Cesare Lombroso citeren, die in zijn «L' antropologia sul tatuaggio in Italia» (Antropologie van de tatoeage in Italië) de voornaamste oorzaken opnoemt: naïerij, ijdelheid, groepsgeest, nobele gevoelens, erotische beweegredenen, religie en historisch atavisme. Op deze laatste reden gaat hij wat dieper in door te stellen dat de tatoeëring teruggaat op de prehistorie en dat ze als het ware van vader op zoon werd doorgegeven, waaraan hij toevoegt dat «... dit bijna steeds een teken is van psychische zwakheid, een ziekelijke ingesteldheid en een duidelijk tekort aan intelligentie en wat ook de motivaties moge zijn, het heeft als effect dat de persoonlijke waardigheid erop achteruitgaat...».

De stichter van de criminele antropologie kwam tot deze категорieke stelling door zijn studies op gevangenen waar de tatoeage gezien kan worden als een spiegel van hun criminele nei-

gingen. Maar zijn theorieën die de menselijke handelingen herleiden tot atavisme staan zeker ter discussie omdat het de vrije keuze op het spel zet en het is die vrije keuze die de mens onderscheidt van andere levende wezens.

De stelling dat tatoeages het gevolg zijn van toevalsfactoren of van omgevingsfactoren, is echter meer aanvaardbaar.

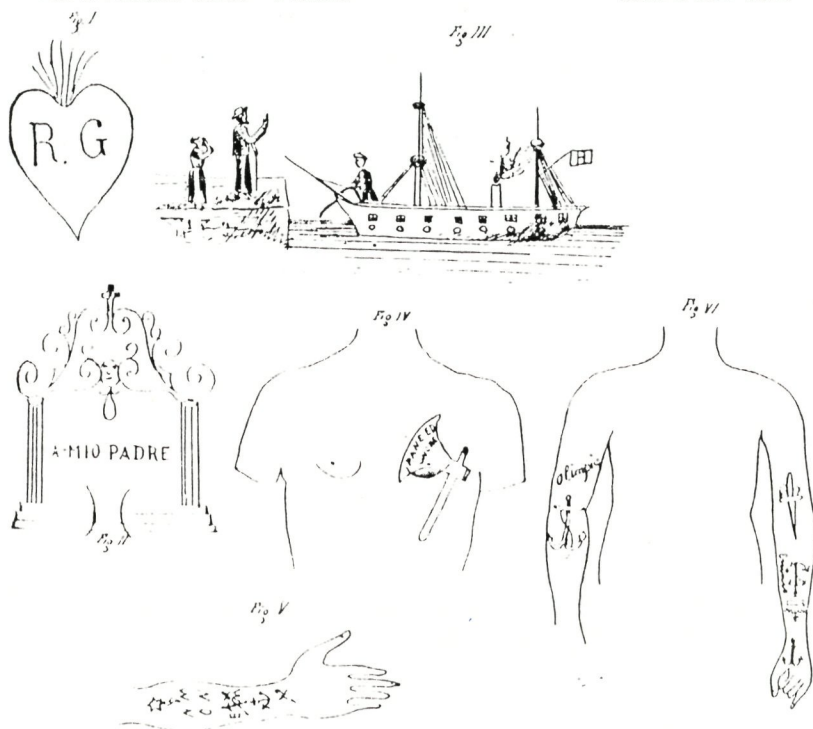
Dit wordt onderstreept door Mantegazza die, na onderzoek bij mensen die van streek verhuisden, stelt dat deze «door middel van een onzichtbare maar sterke band van nostalgie» eeuwig verbonden blijven met hun geboortestreek, in die mate zelfs dat dit duidelijk zichtbare vormen aanneemt. Een andere belangrijke omgevingsfactor is deze van de «opvoeding». In het verleden was getatoeëerd zijn een zaak van de hogere klasse. Vandaag de dag wordt het eerder geassocieerd met lagere klassen zodat het vooroordeel bestaat dat de graad van getatoeëerd zijn «omgekeerd evenredig is met de graad van opleiding en opvoeding van de persoon».

In de annalen van de maritieme geneeskunde uit 1896, een goed gestofteerd werk over «Tatuaggio nella Regio Marina» (Tatoeages in maritieme middens), deelt dokter Ernesto Madia de mening van Mantegazza. Hij schrijft dat «gevoelens van liefde vaker tot uiting komen bij iemand uit maritieme middens en dat dit soms kan leiden tot het omvergooien van de heiligste huisjes», wat de beslissing tot het zich laten tatoeëren vergemakkelijkt.

Hij vraagt ook onze aandacht voor de gevolgen die tatoeages met zich kunnen meebrengen: infecties en de mogelijke besmetting met syfilis «via naalden die de tatoeëerder in zijn mond gestoken heeft en die mogelijk besmet zijn met mondschimmels.» Hij haalt ook een verordening uit 1880 aan van de Franse inspecteur van de Maritieme Gezondheidsdienst gericht aan de commandanten van de schepen en aan de havenkapiteins, waarin hij zegt: «verscheidene voorbeelden uit de statistieken tonen aan dat, in sommige gevallen, het verlies van een arm of zelfs de dood te wijten zou zijn aan het overdadig en onvoorzichtig tatoeëren... de voorzichtigheid gebiedt zich te onthouden van tatoeages.»

ANNALI DI MEDICINA NAVALE - E. MADIA

ANNO II 1896 Tav. X



«M. l'Inspecteur Général du Service de Santé de la Marine a signalé, dans un rapport récent, les dangers réels que présente la pratique du tatouage, aujourd'hui répandue dans les différents corps de l'armée de mer, et plus particulièrement dans le personnel de la flotte.

Plusieurs exemples, empruntés à la statistique du département, démontrent que, dans certains cas, la perte du bras, la mort même, peuvent être le résultat de tatouages opérés sur de larges surfaces.

Quant aux accidents moins graves, quoique toujours dangereux et entraînant une longue suspension de services, qui proviennent de la même des hommes, d'appeler leur sérieuse attention sur les dangers auxquels les expose une habitude trop généralement répandue.

Il appartient plus spécialement à M.M. les officiers commandant à la mer, les chefs de corps et les commissaires de l'inscription maritime, de porter à la connaissance des marins de la flotte et des militaires de divers corps les observations qui précèdent, en y joignant, pour l'avenir, l'invitation de renoncer au tatouage d'une manière absolue».

In het bovenvermelde werk geeft dokter Madia een tabel die de samenhang aantoonst tussen 100 getatoeëerde zeelui en hun gedragsafwijking.

«Daaruit blijkt dat militairen die veroordeeld werden wegens insubordinatie het leeuwendeel van de getatoeëerden uitmaken.

Hoe kan men die samenhang van tatoeage en misdaad bij de zeelui verklaren?

Criminaliteit en tatoeages benaderen elkaar omdat ze beide fenomenen zijn van psychische zwakheid. Enorm veel getatoeëerde zeelui waaraan ongehoorzaamheid en onverbeterlijkheid toegeschreven worden, zijn in feite op zichzelf niet slecht van karakter maar wel vlug geïrriteerd.

Er bestaat een categorie mensen die niet beschikt over voldoende wilskracht om te gehoorzamen of, aan de andere kant, om zich op te werpen als leiders en die zich, als gevolg daarvan, niet zo goed kan inleven in een regime waarbij men hen een zekere dis-

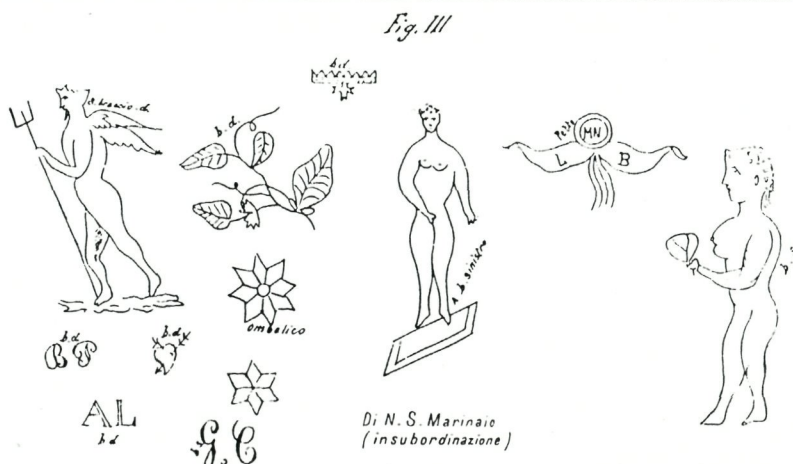
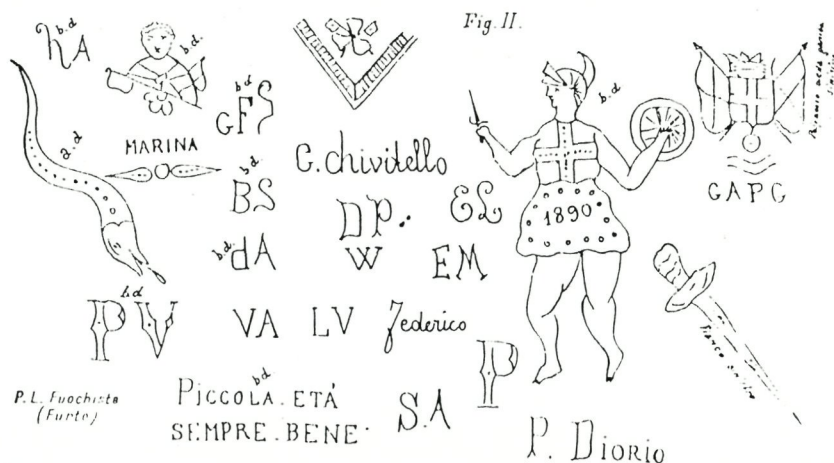
cipline oplegt. Zodoende vallen ze gemakkelijk ten prooi aan instinctieve en agressieve passies en zinken ze weg in wanorde en uitpattingen van allerlei aard».

Onwettige afwezigheid	19
Recidiverend slecht gedrag	7
Afwezigheid bij het vertrek van schip	12
Desertie	3
Oplichterij	2
Slordige en onverzorgde kledij	8
Diefstal	6
Insubordinatie	25
Weigeren van bevel	5
Zelfverminking	10
Moord	3

Bovenop deze historische aantekeningen, moeten we, ter conclusie en met nadruk, onderlijnen dat er grote gevaren bestaan voor personen die laten tatoeëren: het risico om het AIDS-virus op te lopen. Vooral wanneer de tatoeëerder niet veel geeft om hygiëne of wanneer dezelfde instrumenten gebruikt worden op verschillende personen, loopt men dit risico.

Omdat het hier gaat om technieken toegepast op levende personen, stelt zich ook een medisch en een wetgebonden probleem: wie mag al dan niet tatoeages zetten.

De preventiecampagnes voor AIDS die via de massamedia doorsijpelen, geven via gedetailleerde wetenschappelijke informatie de vele aspecten van de ziekte en de verschillende manieren waarop ze in het dagelijkse leven wordt overgedragen. Omdat het tatoeëren niet behoort tot sterk ingeburgerde gebruiken, wordt het klaarblijkelijk niet gezien als een risicofactor. Diegenen die geneigd zouden zijn om zich te laten tatoeëren, moeten er zich wel van bewust zijn dat deze tatoeages onuitwisbaar zijn, tenzij men zich zeer dure plastische chirurgie kan veroorloven. Wanneer het gaat om een nogal persoonlijke tekening, bijvoorbeeld een hart doorboord door een pijl met daarbij de naam van de geliefde, blijft deze voor eeuwig op je lichaam zitten, ook al is de herinnering aan die bepaalde geliefde al lang vervlogen.





ZEEBRUGGE, een nieuwe haven voor Europa

**Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (M.B.Z. NV)
Louis Coiseaukaai 2
8000 BRUGGE**

**Tel. 050/44.42.11
Fax. 050/44.42.24
Tlx. 81.201**

FRANCOIS DARLAIN:

UN MARIN PERDU PAR LA POLITIQUE.

Il y a cinquante ans, les milieux attentifs à l'évolution de la guerre, appréhendaient les séquelles de la mort brutale de l'amiral de la flotte François Darlan. Le 24 décembre 1942 le dauphin du maréchal Pétain était tombé sous les balles du jeune Fernand Bonnier de la Chapelle au Palais d'Été d'Alger, siège du haut commissariat. Le drame divisa l'opinion française à l'heure où s'émiettait le prestige du chef de l'Etat Philippe Pétain, le héros de Verdun auquel l'invasion par les Allemands de la zone libre donna un coup fatal. Engagé sur la voie des compromissions, le maréchal et les siens allaient connaître l'opprobre grandissante des Français.

De tous les personnages qui animèrent la scène politique de l'époque, François Darlan est sans doute la plus étrange, la plus ambiguë et la plus opportuniste. Traître sans pardon pour les uns, il conserve dans la mémoire des autres le souvenir d'un politicien sans vergogne pour lequel la fin justifiait les moyens. Cette fin n'était pas sans grandeur, puisqu'elle visait à rétablir le prestige et le rayonnement de la France, à l'heure où la guerre éteindrait ses feux en Europe.

Pour y réussir, après avoir joué à fond la carte allemande, il n'hésita pas à prendre un virage à 180 degrés, et à jouer la carte des Américains.

François Darlan était un anglophobe qui puisait son hostilité à la perfide Albion dans un lointain passé. Son arrière grand père Antoine, quartier maître à bord d'un vaisseau de la « Royale », - le « Redoutable », - fut

capturé par les Anglais lors de la bataille de Trafalgar. Il souffrit sur les pontons britanniques qui menaient la vie dure aux prisonniers.

Darlan rappelait volontiers, et non sans fierté, que c'était le « Redoutable » qui avait lâché sur le « Victory » la salve qui blessa à mort l'Amiral Nelson, tendre amant de Lady Hamilton... Depuis le temps des voiliers et des brigantines, les marins ne manquèrent point parmi ses ascendants. Le futur dauphin du maréchal avait donc de qui tenir. Sur le plan politique aussi, puisque son père fut député de la « Lot et Garonne ». Né à Nérac François fut toujours un excellent élève et surtout un fort « en math ». Après avoir combattu pendant la guerre 14/18 il sortit primus inter parès de l'Ecole Navale Supérieure. Aussi, sa carrière fut-elle rapide. En 1929 à 48 ans il était Contre Amiral.

Une vaste ambition

François Darlan n'ambitionnait pas seulement la conquête de grades et de hautes fonctions notamment dans les cabinets ministériels, il avait également pour but de faire de la Marine Française la première de l'Europe continentale, alors que l'Allemagne nazie construisait sans désenclaver ses cuirassés de poche et ses meutes de sous marins sous l'impulsion des Amiraux Raeder et Doenitz. Il réussit à obtenir les crédits nécessaires pour que la flotte de la république devint considérable.

Après juin 1940 elle fut l'enjeu de perpétuelles tractations. Darlan réussit également à se faire donner le titre d'Amiral de la Flotte pour se présenter en alter égo au premier lord de la mer de l'Amirauté Britannique.

La drôle de guerre de septembre 1939 à Mai 1940 n'entraîna pas pour la France de grandes batailles navales, malgré l'activité croissante des U boten sur les routes maritimes des alliés. Fin mai/début juin 1940, lors de l'invasion des Pays-Bas, de la Belgique et du Nord de la France par la Wehrmacht, la Marine Nationale, joua pourtant un rôle important à Dunkerque, où 220.000 hommes du corps expéditionnaire britannique du général lord Gort s'embarquèrent.

L'affaire donna lieu à un grave incident diplomatique, les Anglais refusant des Français à leur bord, le président du conseil Paul Reynaud se plaignit auprès de Winston Churchill à un moment où la France reprochait à l'allié britannique de n'avoir pas envoyé suffisamment d'avions de la RAF pour soutenir les opérations et couper la route aux envahisseurs. Le Premier Ministre Britannique comprit l'importance du litige et donna l'ordre à l'Amiral Ramsey d'envoyer toute son armada rechercher les 118.000 hommes de la 1ère armée du Général Blanchard. La contribution française pendant toute la durée des évacuations fut considérable. Les pertes en navires également.

L'Amiral français Abrial pendant les péripéties de l'embarquement travaillait en accord avec l'Amiral Darlan,

alors que la Luftwaffe sévissait dans le ciel de la Manche et que des milliers de morts gisaient sur les plages.

Le 16 juin 1940 l'Amiral de la flotte devint Ministre de la Marine dans le gouvernement de Pétain (On y trouvait également le Général Huntziger, négociateur de l'armistice de Rethondes) L'anglophobe Darlan donna des gages aux Anglais. A Churchill, inquiet du sort de la Marine Française, Darlan donna sa parole d'honneur que jamais la flotte française ne tomberait aux mains d'Hitler. Aussitôt il donna l'ordre à la flotte de se saborder le cas échéant, plutôt que de passer aux mains de l'ennemi. Il spécifia en outre, signale Alain Decaux, que «cet ordre n'était pas révoquant». Cette consigne sera respectée, malgré la tragédie du 3 juillet 1940 lorsqu'à Mers El Kabir la flotte de l'Amiral Summerville canonna la flotte de l'Amiral Gensoul et que dans les ports anglais l'opération «Catapulte» faisait prendre déassaut par des commandos, les bâtiments de guerre français réfugiés dans les ports de l'allié anglais et notamment le sous marin géant Surcouf. Et pourtant, lorsque les Allemands envahirent la zone non occupée de la France en 1942 l'Amiral Comte de Laborde, fidèle à la parole donnée, saborda ses navires à Toulon.

En avril 1942, lorsque sous la pression allemande, notamment de l'ambassadeur Abetz, Pétratin remit

Laval en selle comme premier ministre, François Darlan perdit une partie de ses prérogatives mais demeura le grand patron des forces terrestres, aériennes et navales.

La fin tragique

Le 8 novembre 1942 l'Amiral Darlan est à Alger au chevet de son fils malade. Lorsque les Américains débarquent commence le jeu ambigu qui aboutira à la fin tragique du marin fourvoyé dans la politique.

Contacté par les Américains, il s'en reféra au maréchal sur la conduite qu'il avait à tenir. Il y eut un mystérieux conciliabule par code secret.

Ici aussi les réponses semblent avoir été équivoques. Finalement l'anglophobe Darlan se rallie à la cause plaidée par l'habile consul USA Murphy qui préfère sa personnalité à celle, falote, du Général Henri Giraud et au Général De Gaulle pour lequel le président Roosevelt n'éprouve guère de sympathie. Le style gaullien ne plait pas aux enfants de l'Uncle Sam.

L'autorité de Darlan et son prestige lui permettent de rallier l'Afrique du Nord, Alexandrie, les Antilles et Dakar où le Général de Gaulle avait connu une cuisante défaite. Il ne réussit pourtant pas à convaincre l'Amiral qui commande à Bizerte. Un corps

expéditionnaire allemand occupe bientôt la Tunisie ou le Général von Arnim, après le départ de Rommel, luttera encore pendant plusieurs mois avant de devoir capituler dans l'état des troupes de Montgomery venues du Caire et d'Eisenhower au départ d'Alger.

Le 24 décembre 1942 l'Amiral de la Flotte disparaît brusquement de la scène politique qu'il occupait si mal.

Avec lui disparaissait une étrange et complexe figure de la collaboration. Honni par la plupart, honoré par quelques uns, son attitude est caractérisée par une singulière volte face. Celle-ci, il faut le reconnaître, fut profitable aux alliés.

Grâce à sa forte personnalité, il sut vaincre la rancœur née de la tragédie de Mers El Kébir. Si celle-ci n'avait pas été mise en sourdine, les Forces Françaises d'Afrique commandées par le Général Juin auraient opposé une résistance plus prolongée aux Américains. Ceux-ci auraient fini par l'emporter mais que de morts inutiles au terme d'une lutte, tout compte fait, fratricide. L'influence de François Darlan, à ce stade, fut donc bénéfique. Dans l'opprobre qui enveloppe sa mémoire, les juges intègres retiennent cette circonstance atténuante.

Paul Eygenraam

GOEKINT
GRAPHICS

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukkerij

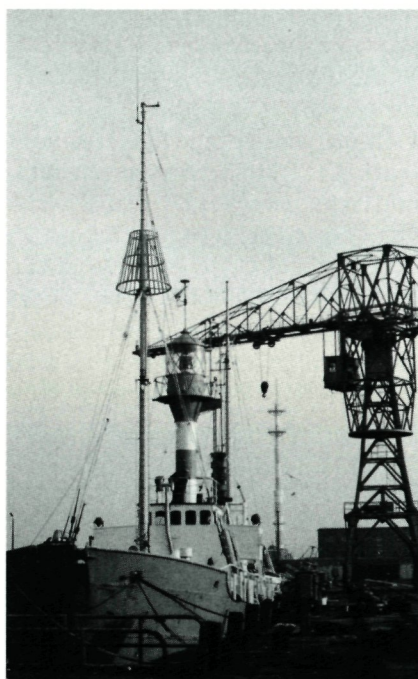
Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 50 89 60
Fax (059) 50 89 63

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

LICHTSCHEPEN

LICHTSCHEPEN (F. BATEAU-FEU; D. FEUERSCHIFF; E. LIGHTSHIP ook LIGHTVESSEL) - bij de zeeman is de benaming VUURSHIP nog steeds in zwang - zijn aan het verdwijnen. Niet omdat men ze niet meer nodig heeft maar omdat de uitbating ervan te duur werd in vergelijking met andere ter beschikking gekomen middelen zoals de ONBEMANDE LICHTPLATFORMEN en de NAVIGATIEBOEIEN.

Lichtschepen zijn op een vaste positie in zee verankerde schepen, die deel uitmaken van de primaire kustverlichting. Ze worden gelegd als de afstand van het gevaar tot de kust te groot is of omdat de bouw van een vuurtoren onmogelijk is.



Langs de kaai voor een onderhoudsbeurt.

Ten behoeve van de veilige navigatie van de scheepvaart is het lichtschip uitgerust met een LICHTTOREN met sterke lichtinstallatie, een zware MISTSEIN- en ONDERWATERSEININRICHTING zomede een RADIOBAKEN. Overdag voeren ze een DAGMERK.

Lichtschepen zijn opvallend door kleur en type. Ze zijn veelal fel rood geschilderd met in de zijden, de naam

in witte of zwarte letters. Voorts vallen op: de hoge masten welke de antenne van het radiobaken dragen de lichttoren of het LICHTHUIS.

De naam van het lichtschip wordt dikwijls ontleend aan de ondiepte die erdoor gedekt wordt bv WESTHINDER, tevens worden lichtschepen als aanlooppunt voor een haven of rivier gebruikt en daarnaar genaamd.

Uiteraard vereist de ankerings de nodige zorg omdat het lichtschip, welke positie in de zeekaarten staat aangegeven, nauwkeurig op zijn voorgescreven plaats moet blijven liggen. Als anker wordt een PARAPLU of te PADDESTOELANKER gebruikt. De ankerketting is zware, damloze RIJKETTING. De ankerpositie wordt voortdurend gecontroleerd door peilingen van twee in de onmiddellijke nabijheid liggende tonnen, de WAAKTONNEN.

Het eerste lichtschip werd in 1732 in de NORE gestationeerd (aanloop tot de Thames). In het begin waren er moeilijkheden om het schip verankerd te houden. Regelmatig brak het schip los van zijn verankering. Deze moeilijkheden waren er de oorzaak van dat het 50 jaar duurde alvorens met een tweede lichtschip uitsleepte en voor de Engelse oostkust verankerde.

De meeste lichtschepen hebben geen eigen voortstuwing het zijn zogenaamde «DUMBVESSELS». De Belgische lichtschepen vormden hierop een uitzondering want na WO I werden ze met een eigen voortstuwingsinstallatie uitgerust.

Het allereerste Belgische lichtschip, de «PAARDEMARKT» werd op 5 november 1848 uitgelegd voor de monding van het ZWIN, op het zuidelijk uiteinde van de zandbank van die naam.

Op 15 maart 1864 werd het gevolgd door de WESTHINDER, nabij het zuidoostpunt van de Westhinderbank, 11 mijl buiten Nieuwpoort en 17 mijl van Oostende.

In januari 1868 werd bij het verleggen van de vaarroute naar de Wielingenpas de «PAARDENMARKT» herdoopt tot «WIELINGEN».

Nooit twee zonder drie zal men gedacht hebben want in september 1882 kwam er een derde lichtschip voor onze kust de «WANDELAAR». Hierdoor kregen we op onze 64 km kust niet minder dan drie lichtschepen. Maar het bleef niet duren. In 1920 werd de «WIELINGEN» door een boei vervangen. Op 20 september 1968 nam de lichtboei «SW AKKAERT» de taak van de «WANDELAAR» over. Zodat we anno 1992 nog een lichtschip de «WESTHINDER» hebben uitliggen.

De bemanning van een lichtschip heeft als hoofdzaak het onderhoud van schip en lichtopstand en het houden van uitkijk naar eventuele

SCHEEPS- of Vliegtuigongevallen. Tot de neventaken behoren het geven van WIND- en STORMWAARSCHUWINGSEN, het verrichten van METEOROLOGISCHE- en STROOMWAARNEMINGEN, GOLFHOOGTEMETING, controle van het zeewater op OLIEVERONTREINIGING enz.

De vogelwaarnemingen van de opvarenden hebben interessante gegevens opgeleverd over de gewoonten van de trekvogels. Het komt, vooral bij ver in zee liggende lichtschepen, dikwijls voor dat grote zwermen vogels, aangehouden door het licht, op het dek neerstrijken.

Zweden en de Verenigde Staten waren de eersten om de dure lichtschepen te vervangen door LICHTPLATVORMEN.

Lichtplatvormen zijn uitgerust met een LICHTOPSTAND en een automatisch werkend VERKENNINGSLICHT.

Bij onze noorderburen werd op 15 mijl in zee, voor de kust van Zeeland, een lichtplatvorm geplaatst ter vervanging van het lichtschip «GOEREE». Het platvorm staat op een

constructie van vier holle poten, waardoor stalen palen van 80 meter lengte voor de helft in de zeebodem zijn geheid. Het licht, de MISTHOREN, RADIOBAKEN en RADAR-ANTWOORDBAKENSIGNALEN werken volkomen automatisch. De controle vindt plaats vanuit de SEMAFOOR te Hoek van Holland. Voor de voeding van de installaties zijn er vier dieselgenerators en een accubatterij die automatisch elkaars werk overnemen in geval van storingen. De brandstoftanks bevatten voldoende brandstof voor 6 tot 8 maanden. De waarnemingen ten behoeve van de weerkundige diensten worden automatisch uitgevoerd en doorgeseind.

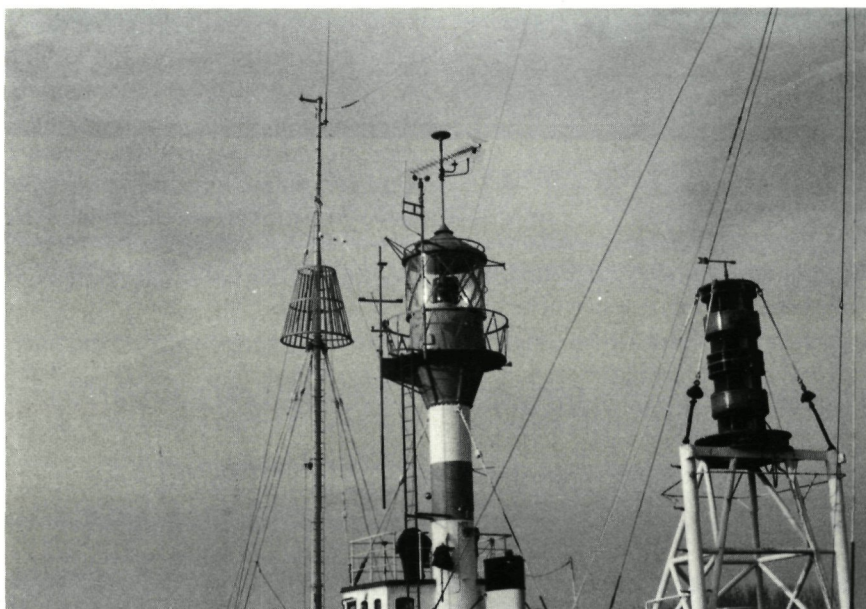
Onze zuiderburen hebben, op de aanloop tot de Duinkerkepas, het gekende lichtschip «DYCK» vervangen door een NAVIGATIEBOEI van het type LANBY (LARGE AUTOMATIC NAVIGATIONAL BUOY).

De Lanby-boei werd speciaal ontwikkeld ter vervanging van een lichtschip. Het zijn zeer grote boeien met een doormeter van 12 meter en een diepgang van 2,5 meter. Ze zijn voorzien van een TRALIEMAST die het LICHT op 12 meter boven de zeespiegel plaatst.

De zichtbaarheid ervan is dan 16 mijlen. Ze zijn uitgerust met een GE-LUIDSMISTSIGNAAL en een RADARBAKEN. Ze kunnen verankerd worden in water tot 90 meter diepte en kunnen 6 maanden zelfstandig werken zonder bijzondere zorg. De werking en de positie wordt permanent door een WALSTATION gecontroleerd. In vergelijking met een lichtschip kost de Lanby-boei, in aankoop en uitbating, maar 1/10de van de kosten voor een lichtschip.

Lichtschepen worden regelmatig het slachtoffer van aanvaringen, van oorlogsomstandigheden en slaan bij stormweer al eens op drift.

Een van de gekendste ongevallen was dit van NANTUCKET LIGHTSHIP, het eerste dat men aanloopt op de Amerikaanse Oostkust op de route Southampton-New-York. Het lichtschip werd in 1934 door de «OLYMPIC» aangevaren en zonk met verlies van mensenlevens.



Met alles «Trop en Tran».

Maar ook de lichtschepen op onze kust maakten niet altijd een goede beurt mee.

In de uiterst strenge winter van 1855 diende de bemanning van de «PAARDEMARKT» de ankerketting te kappen om schip en bemanning te redden. Na drie weken rondzwalpen kon het lichtschip, voor Middelkerke, op sleeptouw genomen worden door de mailboot «RUBIS».

Op 25 juni 1904 werd de «WANDELAAR» door de viermaster «CORUNA» geramd, maar gelukkig kon het zwaar-gehavende schip nog naar Oostende gesleept worden.

Op 12 december 1912 was het de beurt van de «WESTHINDER». Het lichtschip werd aangevaren door een Duits schip en zonk. Hierbij verloor de tienkoppige bemanning het leven.

In de nacht van 27 op 28 februari 1914 werd de «WIELINGEN», bij zware mist aangevaren door de Zweedse «NORHTLY». Er was zware materiele schade.

Op 25 november 1925 ontsnapte de «Wandelaar» op het nippertje aan een aanvaring met de Duitse driemaster «OBOTNA». De schipper van de «Wandelaar» verloor hierbij echter het leven.

Het lichtschip «WESTHINDER» werd op 27 mei 1940 in de haven van Cherbourg door de Duitsers tot zinken gebracht.

Tijdens de tweede wereldoorlog gebruikten de Duitsers het lichtschip «WANDELAAR» als vooruitgeschoven uitkijkpost. In februari 1941 kelderden Britse bommenwerpers het lichtschip.



Een parapl - ofte paddestoelanker.

De na de tweede wereldoorlog gebouwde «WESTHINDER» werd op 16 juni 1960 door de Noorse «BRANITA» aangevaren. Zwaar gehavend werd het lichtschip door de «ZEE-TIJGER» op sleeptouw genomen maar zonk tijdens het opslepen naar zee.

De volgende «WESTHINDER» had iets meer geluk. Verkocht en gebruikt in de stadsdokken als restaurantschip, zonk hij op 12 mei 1979 onder de voeten van 150 gebruikers. Gelukkig geraakte iedereen op tijd aan de wal. Het schip kon achteraf echter weer gelicht worden maar kwam niet meer aan zijn trekken als restaurantboot in Oostende.

Onze laatste «Westhinder» ligt nog steeds op zijn klassieke ligplaats voor onze kust. Maar waarschijnlijk haalt hij, als laatste lichtschip op de Noord-

zeekusten, het einde van de eeuw niet meer.

De plannen liggen, al jaren, klaar om de «Westhinder» te vervangen door een licht- en meetplatform. Het wordt een buizenpaal die 25 meter boven de zeespiegel zal uitsteken. Bovenop komt een heli-platform. Naast het lichtgevend baken, dat hetzelfde signaal zal uitstralen komen er allerlei gesofisticeerde meetinstrumenten; GETIJDENMETER, METEOWAARNEMING, RADIOBAKEN, RADARBAKEN. Een WINDGENERATOR en ZONNEPANELEN zorgen voor eigen energievoorzieningen.

Maar vanaf wanneer het lichtschip «Westhinder» op onze kust tot de maritieme folklore gaat behoren is afhankelijk van het Ministerie van Openbare werken en de Directie van het Zeewezen, want die moeten eerst tot overeenstemming komen.

J.B. DREESEN





**L'Assureur
sans Frontières**

**De Verzekeraar
zonder Grenzen**

•

Au service
de vos intérêts
et de votre courtier

•

Voor de behartiging
van uw belangen
en die van uw makelaar

Tour Louise, Avenue Louise, 149
1050 Bruxelles

Louizatoren, Louizalaan, 149
1050 Brussel

LES MEMOIRES DE SPOUNTZ CHIEN DE MARINE, MASCOTTE SUR LES NAVIRES DE LA FORCE NAVALE. (PART VIII).

alut les copains ! me revoilà.

Heureux qui comme Ulysse a fait un long voyage.... (Ulysse, cela doit être un riche copain de mon frégation de maître, parce qu'il dit toujours cela d'un air envieux)... enfin cette fois-ci, il ne peut pas se plaindre car ce fut un long voyage, résultat des courses : moi je vous ai laissé tomber avec mes mémoires. Reprenons donc allègrement et d'autant plus allègrement que le temps n'est pas jojo, je dirais même qu'il fait un temps dégueu... puisque je ne peux plus dire un temps de chien ! Depuis hier soir, il neige sur la ville et le port, une sale petite neige mouillée qui fond partout et dégouline des toits, des branches d'arbres, en grosses gouttes d'eau sale.

Mon frégation est quand même sortie, me traînant derrière lui ; ce n'est plus de son âge, ni du mien. J'ai eu les pattes mouillées jusqu'au ventre. Il fallait entendre sa femme quand il est rentré ; sa « douce et tendre » n'est pas tendre pour lui quand il fait des trucs comme ça ; il faut dire que nous

sommes sortis sur la pointe des pieds sans qu'elle s'en aperçoive !

Mais le retour, Mama Mia !, lui éternuant, moi grelottant, et puis, pour un peu corser l'affaire, je me suis secoué et ébroué comme un chien qui sort de l'eau, éclaboussant partout et mouillant le parquet ciré. Faut le faire !

Mon frégation s'est éclipsé en murmurant quelque chose à propos d'un « bon grog » ! Et en effet il s'en est fabriqué un sérieux dans un grand « mug », le plus grand modèle qu'il a pu trouver à Portsmouth, réminiscence des mugs émaillés qu'on avait dans la Royal Navy et qu'on remplissait de cacao chaud pendant les quarts de nuit, de soupe à l'heure de midi, de rhum à l'heure du « Up Spirit » et de thé à tous les autres moments de la journée.

Maintenant nous sommes tous les deux installés devant le feu ouvert, moi sur le ventre, le nez entre les pattes, lui dans son fauteuil crasseux et

défoncé mais qu'il aime entre tous. On rêve.

Moi je crois que je vais me lancer dans un sujet qui me tient à cœur : je vais disserter sur « le comportement des filles face aux gars porteurs d'un col marin ». Tenez-vous bien, cela va fumer !

Il faut que je vous dise tout de suite pour vous assurer de ma bonne foi et de mon impartialité : pour moi, voyez-vous, toutes les filles sont cinglées !

Il faut les avoir entenuées sur le quai à Newcastle, pousser des cris à s'évanouir parce que le KAMINA était revenu, comme les matafs leur avaient dit --- (mais qui croit encore un mataf quand il dit qu'il va revenir) - Et bien voilà, ... ils étaient de retour, ... de l'hystérie... je vous jure... on aurait cru au retour d'Elvis Presley, un équipage entier d'Elvis Presley !

Ce bon KAMINA il faudra que je vous en parle un jour, car celui-là, il

a laissé des traces sur toute une génération de jeunes miliciens. Quel « Bac » comme aurait dit mon copain Marmar. Oui ! vous me permettez cette digression, mon copain Marmar est un clébar qui a beaucoup bourlingué à la Marchande, c'était le clebs d'un « Vieux » (c'est comme ça qu'ils disent lorsqu'ils parlent du capitaine) qui avait fait souvent le Congo et qui avait eu le « Coup de Bambou ». Je dois arrêter car mon frégation a un haut-le-cœur, cela lui fait mal qu'on dise un « Bac » quand on parle d'un navire ? Il est de la vieille école lui, celle des R.N.'s... très « Victorian style »... très talon rouge. On l'appelait : « la Marine du Roy » quand il a débuté à l'Asmar ; alors dire un « Bac » quand on parle d'un navire .. non mais... Les Français parlent de vaisseaux, de navires ; ils ont un tas de noms jolis, aimables pour désigner leurs navires, il y a des corvettes, des goélettes, des frégates, - beaucoup de noms féminins, remarquez ! En néerlandais on fait la différence entre schip et boot (navire et bateau) et les Anglais disent de toute façon « she » (elle) quand ils parlent d'un navire, avec cette amabilité respectueuse qu'on a pour une Lady et l'admiration que l'on a pour une très jolie femme.

On explique aussi très sérieusement que les navires et les femmes ont beaucoup de points communs - je vous explique :



MAIS NON, NOUS N'AVONS PLUS LE TEMPS, CELA ME PRENDRAIT DÉJÀ PLUS D'UNE HEURE POUR TROUVER VOS LEVRES !

Nous sommes tombés, mon maître et moi, chez un antiquaire de marine, sur un tableau explicatif qui affichait « Why She is called She ». Vous pigez l'anglais évidemment ? Non ! alors bon je vais traduire :

Why « she » is always used about boats :

Pourquoi dit-on « Elle » quand on parle d'un bateau ?

« Has to be controlled by a man,

Mais parceque cela demande un poigne d'homme pour être mené

Takes over at unguarded moment,

parceque cela fait un écart à la moindre distraction,

Will no stand up to overloading,

parceque cela ne supporte par les surcharges,

Cannot be rigged without the help of a man,

parceque cela ne peut se gréer tout seul,

Changes her name when she changes her owner,

parceque cela change de nom en même temps que de propriétaire

Cost more to keep than her owner thought,

parceque cela coûte plus cher que prévu,

Can drag a man down with her,

parceque cela peut causer la ruine d'un homme,

Must be smoothed over and painted up before she goes out,

parceque cela doit être poncé et repeint avant de sortir,

With advancing years, becomes

creaky in the joints, akward and difficult to handle.

et parceque l'âge aidant, ça se met à craquer aux jointures cela devient capricieux et difficile à manoeuvrer.

On s'est bien marré...

Mon bon maître ne l'a pas acheté... pour préserver la « Paix du Foyer » bien sûr ; car si cela est ressemblant par certains points, par d'autres cela n'est ni très poétique ni très galant. Le vrai marin est certainement très galant, car il idéalise à la fois le navire et la femme et les pare volontier de toutes les qualités.

D'autres, comme dans la chanson, préfèrent l'un à l'une :

Dans la cabine il y avait au mur,
Le portrait de la femme à Arthur,
Arthur c'était le capitaine,
Il ne la voyait qu'une fois par an,
Il aimait mieux sont bâtiment,
C'était là qu'il avait sa chaîne.

D'autres encore, souffrant de déception sentimentale... Adieu, ma mie j'vas m'embarquer... accumulent des rancoeurs et deviennent franchement misogynes comme le capitaine Arthur, ce qui, rassurez-vous les jeunes, n'arrive que sur le tard, dans les hauts grades ; mais prudence quand même, pas d'emballement hâtif : toutes les femmes ne sont pas fofolles des marins qui passent.

En général tout dépend de la saturation, -- je veux dire que dans un grand port où le Col-bleu grouille dans toutes les rues, dans tous les cafés, dans tous les Discos, les nanas n'ont qu'indifférence, voire mépris pour le mataf, et il aura beau parler haut, rouler des hanches et lancer des oeillades aguichantes, ce sera peine perdue, on ne le verra même pas. Mais dans les villes où le Col-bleu est rare, alors là ! les matelots en goguette n'auront qu'à bien se tenir ; là, c'est la fille qui aguiche, qui agace, qui drague, en groupe le plus souvent : on se suit on s'interpelle, on se lance des quolibets, bref, toutes les mômeries habituelles.

Il y a des pays où c'est : « pas touche ! ou j'appelle la police ! » et dans ces pays là, où les femmes sont surprotégées et en profitent, il y a lieu de faire gaffe ou c'est la tôle d'abord, on discutera après !

Et, comme la police ne dictera qu'avec le Commandant, il n'y aura rien à gagner et tout à perdre de toutes façons...

Il y a d'autres patelins où la femme doit se voiler pour qu'on ne puisse la regarder, là chaque homme présent se comportera comme s'il était le mari outragé c'est-à-dire prêt à asséner coups et blessures avec accompagnement de cris de hurlements et d'injures, pour peu que l'imprudent mataf ait lancé ses oeillades lubriques un peu à l'écart de ses congénères. Moralité il vaut mieux rester en groupe, on se partagera la récolte après.

Dans d'autres pays, c'est à l'extrême opposé ; cela s'appelle même Kado-kado. Je ne parle pas des professionnelles, ça, il y en a partout, pas seulement dans les ports, et puis c'est plutôt dispendieux et mis à part les amerloques qui sont bourrés de fric, le bon brave matelot sans « spé », cela n'a pas la réputation de pouvoir vous payer le champagne.

Non non, je vous parle moi de la gentille pépée qui croit trouver un prince charmant sous l'uniforme de rencontre, c'est des mignonnes bien fringuées et tout, qui font des essais de charme. Et les braves gars qui se sont fait accrocher, s'en reviennent à bord tout farauds, fiers comme s'ils avaient décroché la lune. Alors les postes d'équipage retentissent de leurs exploits imaginaires, de descriptions dithyrambiques de la belle d'un soir, à faire venir l'eau à la bouche à la bordée qui a dû rester pour assurer le quart à bord, et qui se promet d'en mettre les bouchées doubles le lendemain... et l'on se voit en rêve gagnant le gros lot !

Dans les pays étrangers où l'on ne parle aucune de nos trois langues habituelles, cela se corse de nouvelles difficultés d'approche. Là, les gesticulateurs ont un peu d'avance sur les autres, car avec les mains on peut expliquer beaucoup de choses. D'ailleurs les filles apprennent vite, c'est bien connu, et il y a en a qui aiment bien les langues étrangères. Je me souviens d'une pépée qui demandait à un type de la Military Police ce que voulait dire le M.P. inscrit sur son brassard et qui s'est déclarée fort satisfaite d'apprendre que cela voulait dire « Mademoiselle Promenade »



can I touch your collar
for luck Jack ?

Pour faciliter les premiers contacts, les petits malins font circuler dans les postes des traductions dans toutes les langues de ces courtes déclarations d'amour, mots-clés de toute rencontre qui sont les classiques I-Love-You, Ich-liebe-dich, Cerise-ze-t'aime. Les trois mots de l'offensive passionnelle se disent :

en turc: seni seviyorum,
en espagnol: te quierro,
en portugais: amo te,
en italien: ti voglio bene,
en suédois: jeg elsker dig,
en finlandais: minna rakastan sinua,
en russe: ja tibé lioubliou.

Garanti sur facture, if not satisfied, money back.

Muni de ce viatique, notre marin est paré pour les escales.

Il y a un autre genre de surprise qui attend notre Mathurin dans les ports de la royale Angleterre: c'est la vieille dame ! La vieille dame qui croit dur comme fer que toucher le col d'un matelot ça porte bonheur. Alors pas de panique, pas d'effroi, on n'en veut pas à ta virginité mon vieux, laisse toi faire, et surtout ne réclame pas de matabiche pour le geste, cela risque de donner mauvaise réputation à la Belgique.

Sur cette pensée patriotique, je termine en vous envoyant mes meilleurs voeux de prochaine escale pleine de promesses...

Tchiriyouw (Chirioo !)



et alors ?
on joue là
ou quoi ?

Het mooiste stukje
van uw vakantie
ligt tussen Oostende en Dover.



De hypermoderne ferries van de Oostende-Doverlijn hebben alles om u een onvergetelijke trip te bezorgen: restaurants, bars, tax-free shops en bioscopen, kinderspeelruimten en

comfortabele Club Class Lounges. De gloednieuwe Prins Filip beschikt zelfs over perfect uitgeruste conferentiezalen. Onze Jetfoils? Die brengen u in nauwelijks 100 minuut-

jes naar de overkant. Snel, comfortabel en praktisch. Ferry of Jetfoil... met de Oostende-Doverlijn wordt uw overtocht een mooi stukje vakantie!



Bel ons of contacteer uw reisagent. Oostende-Doverlijn • Madouplein 1 - 1030 Brussel • 02 / 219.07.09

COLUMBUS EN FILATELIE

Is een artikelenreeks vlak na 1992 niet een beetje «des Columbus zuviel»? Ik denk het niet want de herdenking van 1992 heeft zoveel contrasten en twistpunten opgeleverd dat wij er nog wel een tiental jaren zoet mee zijn. Een tiental jaren wat zeg ik, nog zeker 500 jaar zijn we ermee zoet. Geschiedenis is dat wat gebeurde en waar iedereen mee opgescheept zit, soms een nachtmerrie waaruit wij alleen maar kunnen ontwaken door de dingen die ze veroorzaakte op een andere manier te zien. Ik zal trachten vanuit een verschillende invalshoek te beginnen bij het begin, omdat de lange geschiedenis vóór Columbus in de boot stapte minstens zo interessant is als zijn reizen zelf.

Alle mensen worden geboren om te leven, maar sommigen zijn voorbestemd om op een speciale manier te leven. Columbus was een van hen.



Het contract wordt getekend.

Wie was die trotse Genuëes nu in werkelijkheid? Een held? Een heilige? Een produkt van de moderne geschiedenis? Of was hij een avonturier, een arrivist, een goudzoeker, of een soort Don Quichot, dolende ridder van de oceaan? Wat dréef de Italiaan, die door zijn ontdekking de laatste vijf-

honderd jaar van de wereldgeschiedenis grondig zou beïnvloeden? Uit de nuchtere feiten kan iedereen een beetje zijn eigen conclusie trekken.



Een heilige?

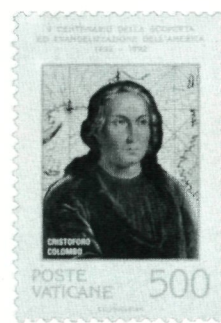
Actuele interpretaties en hedendaagse reminiscenties liggen uiteraard zo voor de hand.

Voor vele Europeanen is Columbus ondertussen lange tijd het symbool geweest van de overwinning van de westerse beschaving.

Ook nu nog wil men de wereld duidelijk maken dat de «drang» die Columbus en de Spaanse zeevaarders ertoe dreef om nieuwe horizons te verkennen - en die hen uiteindelijk naar Amerika voerde - van dezelfde aard was als de bezieling die wetenschappers, onderzoekers en kunstenaars ertoe drijft grenzen te verleggen. Columbus werd niet overal met dezelfde luister gevierd.

We weten het wel, de Middeleeuwen waren hier ook duistere tijden en Columbus kan niet verantwoordelijk gesteld worden voor een tijdsgeest en de houding van al wie zijn spoor heeft gevolgd. Bovendien gedroegen de kolonisatoren op het Amerikaanse continent zich niet anders dan andere heersers in expansie, in alle tijden en op alle plaatsen.

De beruchte «Spaanse wreedheid» heeft nooit bestaan. Wat wel bestond, is een verwerpelijk systeem dat een beroep deed op wreedaardige methodes om zich op te dringen en uit te breiden. De roemrijke legende van haar kant vervalst de geschiedenis, spreekt lof over de schande, stelt de meest gigantische strooptocht uit de geschiedenis voor als «evangelisering» en belastert God door hem aan te wijzen als de bevelhebber over dit alles.



Columbus voor alles verantwoordelijk?

Over het algemeen zijn onze landen onwetend over zichzelf en hun eigen geschiedenis. Ze onderwijzen ons de geschiedenis als data en losgemaakte feiten van de tijd en onherroepelijk vervreemd van de realiteit die we kennen. Ze geven ons een versie van het verleden die vertekend is door elitisme en racisme. De officiële geschiedenis van de verovering van Amerika werd geschreven vanuit het standpunt van het kapitalistisch mercantilisme in expansie.

Dat standpunt heeft Europa als centrum en het christendom als enige zalmakende waarheid.

Het is vrijwel zeker dat Christofel Columbus als zoon van een wever in 1451 in Genua werd geboren.

Een vervelend vraagstuk, want knappe geleerden pijnigen graag hun herenen, vooral als de legende zich vermengt met de historie. Zo'n tien Italiaanse steden wedijveren nog steeds om de geboorteplaats van Columbus te mogen zijn. (Genua trok tot nu aan het langste eind).

Maar was de grote ontdekker niet een Fransman, een Engelsman, een Griek, een Armeniër of een Portugees?

En had hij nu Joods bloed of niet? Het was een bewijs van de veranderende tijden dat de zoon van een ambachtelijke wever naar zee kon gaan om er de zeemansstiel 'van onderuit' te leren. Columbus zou het zelfs tot kapitein schoppen.

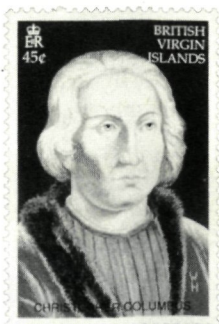
Over de kinderjaren van Columbus is niets geweten. Twee van zijn broers waren nauw betrokken bij zijn geschiedenis. Bartolomeo, die zijn partner werd en Giacomo, die met hem meezeilde en die beter bekend is onder zijn Spaanse naam Diego.

Christoffel Columbus ging niet naar school in Genua. Hij leerde slechts op oudere leeftijd lezen en schrijven en was een autodidact.



Hoe zag hij eruit?

In werkelijkheid is er over zijn uiterlijk niets bekend en de vele portretten die van hem gemaakt werden zijn zuivere verzinsels: ze dateren allen van ná zijn dood.



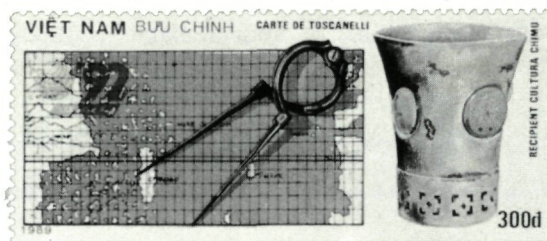
Waarom werd hij officier?

De biografen van Columbus hebben altijd problemen gehad met de start van zijn carrière. Stak hij van wal als gewone zeeman, en zo ja wanneer en waarom werd hij dan officier? Waar haalde hij zijn geld vandaan? Hoe schopte hij het van gewone man tot iemand met een zeker aanzien, zoals blijkt uit het sociale niveau van zijn eerste echtgenote?

Het is de Britse historicus Crone die dit probleem oploste.

Columbus reisde niet als zeeman, maar als handelaar. Aangezien hij geboid was door aardrijkskunde en zeevaart, stak hij ook op dat vlak tijdens zijn handelsreizen heel wat op. In een aantal boeken wordt veel nadruk gelegd op het feit dat Columbus' patroonheilige Sint-Christoffel is, de veerman die Christus op de schouders over het water droeg.

Zeevarende volken als de Portugezen gingen in de 15de eeuw onbekende gebieden aftasten, en ze brachten de nieuwe kusten in kaart, niet met symbolische maar met echte kaarten, kaarten waarop gevaren kon worden. Zo bereikte in 1456 Ca da Mosto de Kaapverdische Eilanden en arriveerden de Portugezen in 1460 in Sierra Leone. In 1481 doorkruist Diego Cao Congo.



Kaarten waarop kan gevaren worden...

1 466-1468: De eerste reizen van Columbus. We hebben over de lotgevallen van Columbus tot 1476 vrijwel geen gegevens, maar mogen aannemen dat hij zich in de Middellandse en Atlantische wateren ontwikkelde tot de uitstekende navigator die hij volgens zijn tijdgenoten en volgens latere generaties is geweest. Hij leerde Latijn en schafte zich de geografische literatuur aan die in zijn tijd circuleerde.

1476-77: Columbus geraakte louter toevallig in Portugal. Tijdens een reis

naar Vlaanderen werd het Genuese konvooi waarop hij meevoer echter voor de Portugese Zuidkust, even voorbij Gibraltar aangevallen door Franse kapers. De Genuezen moesten het onderspit delven en Columbus strandde als drenkeling, zich vastklampend aan een stuk wrakhout, op Portugees grondgebied.



Uitstekend navigator.

Het lot had hem naar de Portugese hoofdstad gebracht, hét centrum van de Europese zeevaart en van de ontdekkingsstochten.

Acht jaar bleef Columbus in Portugal, van hieruit ondernam hij in deze jaren vele zeereizen, het hele dan bekende deel van de Atlantische Oceaan, van de kusten van Guinee en de

Azoren tot de wateren ten noorden van de Britse eilanden.

Hoe zag hij de wereld?

In tegenstelling tot alle ontdekkingsreizigers voor en na hem, voer Columbus niet op goed geluk. Zijn reizen situeerden zich in het kader van een samenhangend plan dat door hem op theoretische en praktische basis werd uitgewerkt in de acht jaar dat hij in Portugal verbleef: van 1476 tot 1484.

Columbus was (samen met zijn broer Bartholomeus) een cartograaf en

heeft de cosmografie bestudeerd. Deze was van essentieel belang in de hoofdstad van de maritieme ontdekking die Lissabon was. Alle wetenschap van die tijd kwam daar samen. Columbus beschikte dus over al deze kennis. Hij heeft de modernste handboeken gelezen die de jonge boekdrukkunst verspreidde, en vooral dat encyclopedische monument, de 'Imago Mundi' van de Franse kardinaal Pierre d'Ailly.

In 1478 verscheen de eerste gedrukte uitgave van de biografie van Ptolemeus, de Alexandrijnse wiskundige uit de tweede eeuw die als eerste lengte- en breedtegraden over de aardbol had getrokken en nog steeds als hoogste geografische autoriteit gold. Ptolemeus onderschatte de omtrek van de aarde met ongeveer een kwart.

Columbus dus ook. Hij heeft hieruit zijn eigen opvatting van de wereld gedistilleerd: de omtrek van de aardbol en de structuur van de continenten.

Columbus bereikte de St. Vincentiuskaap, Ierland en IJsland. Tijdens deze reis vond men twee lijken in een bootje. Columbus meende dat het oosterlingen waren uit de landen die Marco Polo beschreef. Dit incident was het begin van een plan dat in zijn geest rijpte, namelijk het verre oosten bereiken door westwaarts de zee over te steken. Terug in Lissabon riep hij de hulp in van zijn broer.



Het plan begint te rijpen...

Columbus ontmoette er dona Felipa Perestrello die uit een aristocratische familie stamde, en de dochter was van de voormalig kapitein-generaal van Porto Santo, het kleinste van de twee Madeira-eilanden. Na hun huwelijk trokken ze naar de Azoren.

Ze schonk hem een zoon, Diego, maar overleed kort daarop in 1483.



Columbus voor de commissie.

1 483-84: Een veel manschappen en materiaal vergende expeditie naar onbekende gebieden was niet denkbaar zonder de steun van een soevereine vorst. De Portugese koning Joao II ontving Columbus welwillend maar wees zijn plan af om-



Hoe groot zou de wereld zijn?

dat zijn adviseurs ervan overtuigd waren dat Columbus zich in zijn berekeningen had vergist. De commissie kwam tot het terechte besluit dat Columbus niet eens wist hoe groot de wereld was. Bovendien had Portugal alle kaarten gezet op de oostelijke zee weg naar Indië en daar gingen dan ook alle beschikbare fondsen naar toe.

In 1485 trok hij naar Spanje. Hij begaf zich naar het Francis-kanenklooster La Rábida bij Palos met zijn



Het klooster van La Rábida.

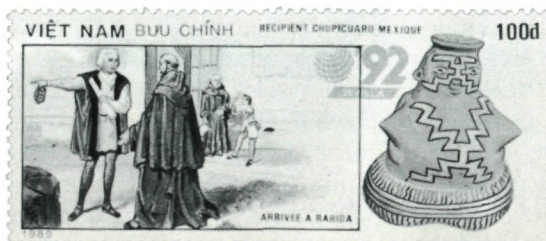
zoontje Diego. Daar verbleven Fray Juan Pérez, gewezen biechtvader van de koningin, en Fray Antonio de Marchena, astroloog, die Columbus van meet af aanmoedigden. De twee paters behoorden tot de enkelingen die hem onophoudelijk hebben gesteund. Vervolgens ging hij zijn plan voorleggen aan het Spaanse koningspaar, Isabella van Castilië en



Isabella wijst het project af.

Ferdinand van Aragon. In Córdoba werd de 36 jarige Columbus verliefd op een 20-jarige schone Beatriz Enriquez de Arana. Uit deze verhouding, die nooit door een huwelijk zou worden gewettigd, werd Columbus een tweede zoon geboren, Ferdinand. Tussen 1486 en 1491 werd hetzelfde project voorgesteld aan de hertogen van medina, Sidonia en Medinaceli, en eveneens geweigerd.

Spanje was de meest logische en onvermijdelijke sponsor van Columbus' onderneming. De nieuwe natie had dringend behoefte aan goud. De uitstroom van Joods kapitaal had een ernstige financiële crisis tot gevolg.

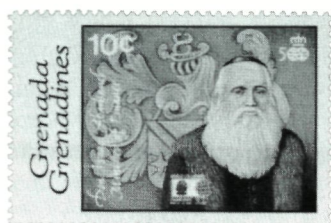


Columbus en zoontje Diego in La Rábida.



Columbus zoekt koninklijke steun.

Goud was destijds de enige 'harde valuta', het universele betaalmiddel. Na een eerste poging in 1486 wees Koningin Isabella in 1487 opnieuw het project van Columbus af, alhoewel zijn plan vermetel was en Columbus de taal sprak die men aan het hof wilde horen: zowat alles was het proberen waard, als de Portugezen in hun race naar Azië maar ingehaald of voorbijgestoken werden.

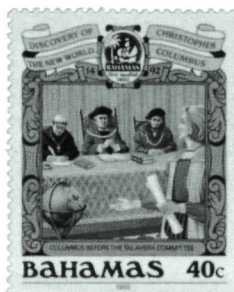


De minister van financiën.

Ondertussen was Bartolomeo in 1489 naar Engeland vertrokken om het plan van zijn oudere broer te bepleiten bij de Engelse koning Hendrik VII. Tevergeefs echter. Ook het Franse hof hapte niet toe. In de tijd van de grote ontdekkingen bestond voor ons ook alleen maar Europa en daar waar het zijn kanonnen op richtte, was bezit. Paus Alexander VI trok een lijn op een kaart, verdeelde de wereld in twee

en gaf één deel aan Spanje en één deel aan Portugal. Zo simpel was dat toen.

In 1491 begaf Fray Juan Pérez zich persoonlijk naar het hof om de zaak van Columbus te bepleiten. Het dossier werd opnieuw geopend.



Columbus voor het Talavera comiteet.

Het jaar 1492: Een inventaris. Een kapitaal jaar, waarin heel wat meer gebeurt dan de ontdekking van de nieuwe wereld. Enkele gebeurtenissen: Martin Behaim ontwierp in Nuremberg de eerste wereldbol. De katholieke Koningen heroverden Granada op de Arabieren. De joden werden uit Spanje verdreven, het einde van het Islamitisch rijk en Granada. Het was in deze periode dat Europa echt begint te bestaan. 1492 is de naam van een der stichtingsmythes

van de menselijke geschiedenis. Deze datum leidt het tijdperk van de Moderne tijden in. Na 1492 verandert alles. Europa, zeker, maar ook de mentaliteit van de mensen.

Het is tussen 1480 en 1520 dat zich het dossier van de 'Ontdekking' afspeelde. In 1480 begon men reeds de ontdekking van Amerika voor te bereiden. En het was eerder toevallig dat die slechts twaalf jaar later plaats greep. Indien Columbus Amerika niet ontdekt had, zou een ander het op ongeveer hetzelfde tijdstip in zijn plaats hebben gedaan. Het zijn eigenlijk de Portugezen die de ontdekking hadden moeten doen. Maar zij waren te sterk geëngageerd in Afrika (waar ze goud vonden, zijde, ivoor, specerijen, bewerkbare gronden, slaven...). Zijde was een luxe, maar specerijen waren nodig om de smaak van slecht vlees en bedorven groenten te verdoezelen, want men wist toen nog niet hoe voedsel kon worden gehouden.



De wereldbol.

De mensen hadden meer communicatie onder elkaar. Een voorbeeld: Columbus vroeg aan een vriend, een Engelse koopman, hem boeken toe te sturen, waaronder een geschrift van Marco Polo.

Enkele jaren voordien zou dat onmogelijk geweest zijn.

Columbus was diegene die een wonderbaarlijke verbeelding wist te combineren met kopig doorzetten. Hij was voor die tijd én ambitieus én realistisch. Het was een ziener die in zijn reizen geloofde. Een realist die zijn 'materialistische' wil in dienst stelde van zijn verbeeldingskracht. Hij wist zeer goed wat hij moest doen. Hij kon geduldig zijn. Hij wist maar al te goed wat hij aan mankracht en materiaal nodig zou hebben. Hij wist welke zijn financiële en politieke steunpilaren moesten zijn. In Spanje

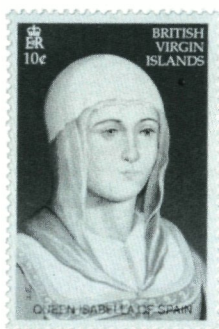
had hij zeven jaar moeten wachten vooraleer hij zijn eerste expeditie kon opzetten!

Een joodse aristocratie zou zich blijvend in Spanje hebben gevestigd, tot het decreet van 31 maart 1492.

In 1412 bepaalde de wetgeving van Valladolid in het koninkrijk Castilië, dat zij die jood wensten te blijven voortaan moesten wonen in letterlijk afgesloten gemeenschappen: de juderías moesten de poorten sluiten en op zondagavond was er uitgangsverbod. Bovendien werden de joden verplicht een gele ster op hun borst te dragen, een kenteken dat dateerde uit het pact van Omar.

deze wet vond onmiddellijk navolging in het koninkrijk Aragón.

In de periode van 1391 tot 1413 werden talloze joodse gemeenschappen omgevormd tot 'Conversos', de nieuwe christenen die weliswaar gedoopt waren maar van wie men de oprechtheid in twijfel trok en die nog altijd dezelfde economische activiteiten onderhielden als voorheen.



Isabella van Castilië.

Conversos die nog verder de joodse godsdienst beleden, werden als ketters aanzien. In 1478 lieten Isabella van Castilië opnieuw de inquisitie invoeren door paus Sixtus de Vierde. Daarmee werd officieel de jacht geopend op de ketters, m.a.w. de 'onechte' Conversos. Op 31 juli 1492 werd een wet van kracht waarbij de koninkrijken Castilië en Aragón zodoende een groot gedeelte van de bevolking afwezen, een maatschappij die al eeuwen lang bestond in Spanje, de joodse samenleving in haar talrijke facetten. De meeste gelovigen zoals de converso(???) Columbus, voelden bovendien de impuls om te evangeliseren.



Isabella de katholieke.

Ons beeld van Columbus verandert met de grillen van de tijd. Voor een duidelijke profielschets: enkele fundamentele waarheden. Steeds weer belichaamt hij de problemen en hersenschimmen, de harts-tochten en illusies van iedere tijd. Paradoxaal genoeg lijkt het erop dat de vooruitgang in de historische kennis en de bijwerking van documenten die eeuwenlang vergeten zijn, het beeld van Columbus en de betekenis van zijn werk meer dan ooit onzeker maken, om maar te beginnen met dat wat hem nu juist zo beroemd heeft gemaakt: hij zou alles maar toevallig ontdekt hebben! Sterker nog: het was allemaal al door anderen ontdekt! Kunnen we tegenwoordig uit deze warboel toch niet de fundamentele waarheden halen?



De katholieke koningen.

Columbus kwam gaandeweg tot de rotsvaste overtuiging dat Europa en Azië westwaarts slechts werden gescheiden door een 'kleine zee', zoals hij letterlijk schreef in een kanttekening bij D'Ailly's Imago Mundi. Het belangrijkste argument tegen Columbus was het idee van Ptolemaeus dat de gebieden boven water de noordelijke helft van de aardbol bestreken, oftewel een maximum van 180°, en dat de rest één oceaan was. Aan-

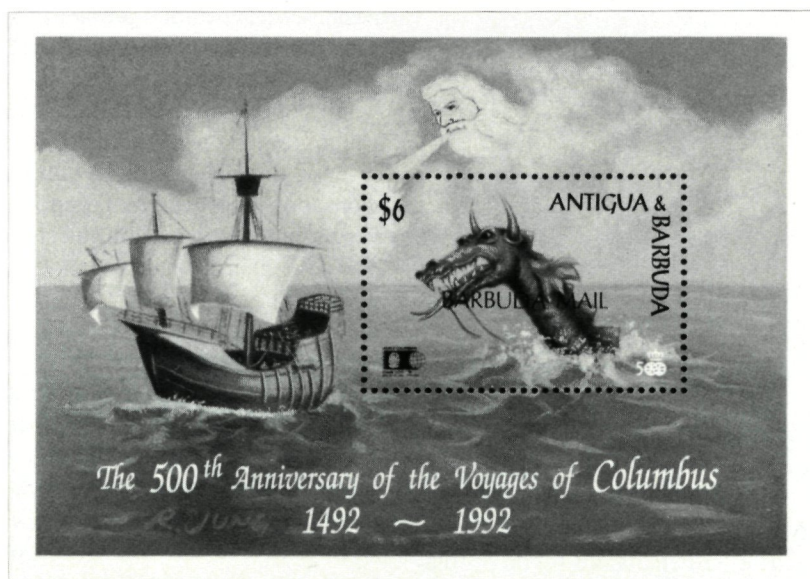
gezien deze aardbol door allen geacht werd zich onbeweeglijk in het midden van het heelal te bevinden, dachten velen bovendien dat als je de oceaan «afzakte», je op een punt zou komen waar je door geen enkele wind meer «omhoog» kon varen. Tegenover de vergissingen van Columbus stonden dus geen waarheden maar andere vergissingen.

De 'ontdekking door de Vikingen' was al niet veel anders, en was een combinatie van toeval en avontuur die steeds maar iets verder voerden dan het punt dat ervoor bereikt was, in een wereld die door sommigen nog als een platte schijf werd opgevat, want niet iedereen was er van overtuigd dat de aarde rond was. De Grieken wisten echter al vijfhonderd jaar voor Christus dat de aarde rond was. Niemand kende de vreselijke monsters die onder het wateroppervlak loerden, en zeelui behoorden zowat tot het meest bijgelovige volkje dat op Gods aarde rondzwalpte. In 1480 was er geen enkele 'opgevoede' man of vrouw die niet wist dat de aarde rond was.

Ont-dekken' houdt een hypothese in, een plan, ontdekken is niet het feit dat iemand ergens aanspoelt. Men kan zich slechts ontdekker noemen indien men van een gekend punt A naar een onbekend punt B gaat, terugkeert naar A, en dan terug naar punt B kan gaan.

Zoals we hebben gezien, was dit het geval bij Columbus. De zekerheid waarmee hij zijn plan ten uitvoer bracht, heeft vele auteurs doen vermoeden dat hij een geheim had, een voorkennis van wat hij meende te vinden. Er zijn talrijke stellingen: de oude legende van een 'onbekende zeeman' die door Columbus is aangetroffen in Porto Santo; een eerdere ontdekking door Columbus zelf, enz... De 'onbekende zeeman' is wellicht een uitvinding van Columbus zelf; een allerlaatste argument om de beslissing van de katholieke koningen af te dwingen.

De aanklachten tegen Columbus van de moderne geschiedschrijvers zijn niet mals: Hij schatte de afstand tussen Spanje en Japan, zijn reisdoel, veel te klein in en achtte op basis van die misrekening een vaart



Vreselijke monsters loerden onder het wateroppervlak.

naar Azië in oostelijke richting realiseerbaar.

Een juiste gok dus, op basis van verkeerde gegevens.

Gelukkig voor hem lag Amerika in de weg. Sociale ambitie verklaart trouwens het best de hardnekkigheid waarmee hij zijn plan wou ten uitvoer brengen. Columbus had op weg naar het vermeende Azië van ontbering en dorst moeten omkomen als «puur zeemansgeluk» en de passaatwinden hem niet toevallig de juiste richting hadden uitgedreven. De extravagante voorwaarden die hij van de Spaanse vorsten voor zijn onderneming afdwong getuigen van zijn inheligheid en zelfoverschatting. Overal zou men in overvloed goud, parels, zijde, en specerijen aantreffen. Allemaal producten die tot dan zo mondjesmaat via caravanes en ontelbare tussenpersonen naar Europa werden gebracht, konden langs het westen moeiteloos, vanaf het Iberisch schiereiland in

goed dertig zeildagen, worden bereikt. Dit alles verwachtte Columbus aan te treffen op de breedtegraden

waar wij nu de Carabische Zee en Midden-Amerika weten.

Eindelijk, op 17 april 1492, werd het document getekend waarin een en ander werd vastgelegd. Bij welslagen van de expeditie zou Columbus voor zichzelf de titels admiraal en onderkoning krijgen; hij zou gouverneur zijn over de ontdekte gebieden, en een tiende deel van de kostbaarheden zoals goud en specerijen, mogen houden, niet alleen van wat hij zelf zou meebrengen maar van wat wie dan ook meebracht, niet alleen voor een bepaalde tijdsperiode, maar voor altijd, niet alleen voor hemzelf, maar ook voor zijn erfgenamen.

Het is typisch voor self made men, dat ze het fanatieke doorzettingsvermogen hebben om zich op één idee vast te pinnen en evidente bewijzen van het tegendeel koudweg naast zich neerleggen. Het zijn zulke één-idee-mensen die de wereld veranderen.



Het contract wordt getekend.

Door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs



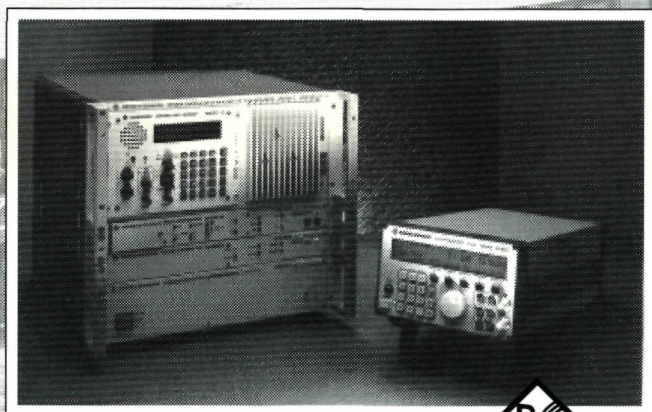
WESTERLUND MARINE SUPPLIES

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8
B-2000 Antwerpen - Belgium
Tel.: (03) 224 19 00
Tlx: 32344 Fax: (03) 225 12 49

PRECISION HAS A NAME



"HF850"

Series HF transceivers with
ALIS processor and High speed
HF Data modem and "EK890"
VLF-HF receiver.

For integration in customised
radio systems. Designed by
ROHDE & SCHWARZ.



ROHDE & SCHWARZ
BELGIUM

Excelsiorlaan 31 B-1930 Zaventem
Tel. 02/720.98.90 Fax. 02/725.09.36

CINQUANTE ANS PLUS TARD... LE BATTLE ENSIGN DE L'H.M.S. YORK

L'année dernière, la ville de York en Angleterre remémora la perte de l'H.M.S. YORK, coulé par la Kriegsmarine en mer du Nord, 50 ans plus tôt.

A propos de ce fait de guerre, qui se déroula donc en 1942 lors du dernier grand conflit mondial, une histoire peu connue mérite assurément d'être contée ici.

Avant que l'H.M.S. YORK ne disparaisse dans les flots, un marin de la Kriegsmarine allemande amena le Battle Ensign du navire et le garda comme trophée. Quelque temps plus tard, il le confia à un jeune garçon de 13 ans, Gunther Krusekopf.

Les temps passèrent et voilà qu'en 1992, la Old Yorkies Association décida de remémorer solennellement le cinquantième anniversaire de la disparition de leur navire. Plusieurs manifestations eurent alors lieu à York, patronnées par les autorités de la ville.

C'est ainsi que le 23 mars avait lieu le banquet inaugural au Ripon & York St. John College en l'honneur des Anciens de l'H.M.S. YORK. Grand fut l'étonnement des convives d'entendre annoncer la présence parmi eux d'un certain monsieur Gunther Krusekopf, venu d'Allemagne. Bien vite, les Anciens apprirent l'histoire de cet Allemand, âgé maintenant de 63 ans.

Puis vint le moment le plus émouvant de cette rencontre insolite lorsqu'à l'issue du banquet, Gunther Krusekopf déploya le Battle Ensign du York pour le montrer à toute l'assistance. De grosses larmes roulèrent alors sur bien des joues, tout comme ce fut le cas 50 ans auparavant lorsqu'ils virent disparaître leur navire dans les flots. Un marin garde toujours l'âme sensible et nostalgique.

Le lendemain, 24 mars, un Memorial Service était célébré dans l'East Chapel of York Minster. Gunther

Krusekopf monta alors les degrés de l'autel et y remit le York Battle Ensign entre les mains de l'officiant, le Chaplain Rev. Ralph Mayland, en prononçant ces mots : « Reverend Sir, we commit this Ensign to you for safe keeping ».

C'était maintenant au tour de Krusekopf d'être profondément ému par le geste symbolique qu'il venait de faire et toute l'assistance en fut particulièrement touchée. Les Britanniques savent si bien comprendre le sens profond des honneurs rendus à leur patrie et à leur marine en particulier.

Le Lord Mayor of York ainsi que de nombreuses personnalités de la Royal Navy louèrent le geste de Gunther Krusekopf et l'honorèrent comme il se devait. Parmi tous les honneurs et les présents dont il fut gratifié, ce furent assurément la reproduction et le crest de l'Ancien YORK offerts par les Anciens du navire qui lui firent le plus de plaisir.

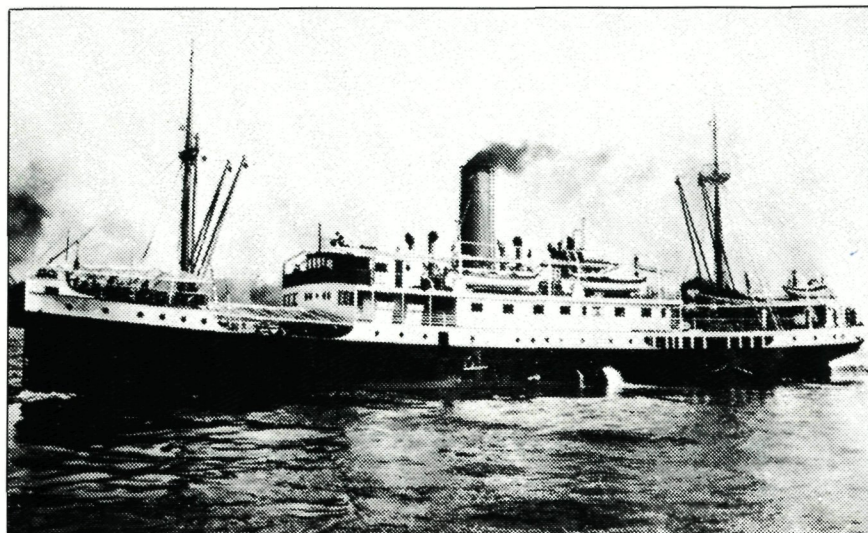
Depuis lors, le York Battle Ensign est exposé au musée de la ville de York après avoir été donné, il y a 50 ans, à un jeune garçon de 13 ans qui le garda précieusement pendant tout ce temps.

ROGIE H.



DE OORLOG TER ZEE 1939-1945

HET DRAMA VAN HET S/S ROOSEBOOM



Het s/s ROOSEBOOM (1926) van de K.P.M. was een kustvaarder van 1035 BRT die vóór de oorlog tussen de eilanden van Indonesië voer.

Het schip had een bemanning van ongeveer 37 koppen (meerendeel Javanen) en stond onder bevel van kapitein M.C.A. Boon. Er was officieel plaats voor 29 passagiers maar op de korte afstanden tussen de eilanden waren er ook wat men noemt «dekpassagiers» (Indonesiërs of Chinezen) die gedurende de reis aan dek bleven. Op 15 februari 1942 was Singapore gevallen. De ROOSEBOOM kreeg de opdracht om in Padang (Sumatra) evacués op te halen.

Meer dan 500 vluchtelingen werden ingescheept, meestal Britse militairen van allerlei rang en ook een mengeling van Britse ambtenaren, politiemensen, planters, vrouwen en kinderen, afkomstig uit Maleisië.

Onnodig te zeggen dat deze mensen op dit scheepje opeengepakt zaten als sardines in een blikje.

De ROOSEBOOM vertrok op 27 februari bij zonsondergang, met bestemming Ceylon. Op 1 maart, om tien minuten vóór middernacht werd het schip getroffen door een torpedo afgevuurd door de I-59 (Cdt Yoshimatsu).

Dit was ongeveer in positie 00° (equator) en 92° O.L. (1)

Een onbeschrijfelijk lawaai, gegil en hulpkreten stegen op uit het schip. De reddingboten aan bakboord waren geheel verwoest door de ontploffing en de kapitein en enkele manschappen slaagden er slechts in om één van de twee boten aan stuurboordzijde te vieren.

De ROOSEBOOM zonk in een paar minuten en er werd geen S-O-S sein uitgezonden. (2)

Gibson, die aan dek sliep, geraakte niet op het sloependek dat vol mensen stond, de reling was toen bijna onder water en hij sprong overboord. Het schip verdween in een luid gerommel en gesis van stoom.

In de duisternis spartelden ontelbare drenkelingen en men hoorde overal hulpgeroep. Gibson en een politiemann, Owen Davis, konden zich vastklampen aan een stuk wrakhout.

Na een tijdje zagen ze op enige afstand de vage schaduwen van mensen in een reddingsboot. Beide mannen zwommen er naartoe en zagen dat de boot beschadigd was: er zat een gat aan de bakboordzijde van de boeg. De kapitein en nog een paar mannen waren bezig de boot te repareren.

Om het gat boven water te houden, kregen de drenkelingen bevel om in zee te blijven watertrappen. De scheur werd volgestopt met ondergoed, hemden, sokken en tenslotte werd een blikken plaat over het gat bevestigd. Dan werden de drenkelingen binnenboord getrokken en de sloep was weldra overvol. Ongeveer 80 mensen stonden rechtop, rug aan rug, en bewegen was onmogelijk - gelukkig was het gladde zee. De sloep was ongeveer 8 meter lang en had een grootste breedte van 2,1 meter (Gibson schat de lengte op 8,4 meter en de breedte op 2,4 meter) en bood normaal plaats aan 30 à 35 personen (28 inzittenden en 6 roeiers).

Toen de dageraad aanbrak, bleek dat er nog een vijftigtal mensen zich vasthielden aan de grijplijnen rond de boot, ook verder op het water dreven nog talrijke drenkelingen. De boot lag bijna tot aan de dolboorden in het water.

Aan de helmstok stond kapitein Boon in witte broek en wit overhemd, zijn epauletten goed zichtbaar. Er waren ook drie vrouwen maar geen kinderen, een dozijn Javaanse zeelieden met hun serang en ook vijf gewonden. Er werden 135 overlevenden geteld met inbegrip van de mannen die

aan de boot hingen; de grote meerderheid militairen. Ongeveer 70 hiervan waren onervaren rekruten van 18 à 20 jaar, regelrecht uit Engeland gezonden om de verdediging van Singapore te steunen. De hoogste officier aan boord was generaal Archie Paris, er waren ook twee luitenant-kolonels: Ackworth en Palmer en twee majoors: Richard Dent en Noel Corrie. Als mondvorraad was er een kist met 48 4-ons blikjes rundvlees en 2 blikken van 7 pond nasi goreng (gebakken rijst) verder nog 48 blikjes gecondenseerde melk en 6 jeneverflessen van Bols met drinkwater. Een deel van de voorraden en het vaatje drinkwater waren verloren gegaan.

Gibson spreekt ook nergens over de roeiriemen of over het zeil, waaruit we mogen concluderen dat ook deze waren verdwenen. (3)

Het rantsoen water werd per eetlepel uitgedeeld: bij dageraad een lepel water en s'avonds een lepel water gemengd met gecondenseerde melk, per 12 personen een blikje vlees.

Er werd ook gepoogd een vlot te bouwen met het vele wrakhout dat nog in het water dreef. Het was maar een gammelding samengebonden met stukken touw, repen kleding en sisalvezels; het werd met een sleeplijn vastgemaakt achteraan de sloep. Vrijwilligers klommen aan boord van het vlot dat meteen zo diep wegzonk dat ze tot aan hun middel in het water zaten. In de daaropvolgende nacht gleden de meesten van het vlot en verdronken. De laatste overlevende, majoor Corrie, werd terug aan boord genomen. Corrie stierf die nacht.

Er waren ook minder drenkelingen die aan de grijplijnen hingen; sommigen waren weggedreven gedurende de nacht.

Kolonel Ackworth, een kerel van ongeveer 45 jaar met een prachtige snor, werd belast met het verdelen van de rantsoenen. Ackworth gaf ook bevel dat alle inzittenden om beurten, vier uur aan de grijplijnen buiten boord moesten hangen, teneinde de overige wat beweging te geven. Later werd een jonge soldaat door een vis gestoken; hij werd in vreselijke pijnen terug aan boord gehesen en stierf een uur later.

De drie vrouwen: Mrs Nunn, een slank Chinees meisje en de vrouw van

de Nederlandse 1ste officier, een rijzige blonde van rond de dertig, hokten achteraan. Mrs Nunn, wiens man was ondergegaan met het schip, verzorgde de gewonden.

's Nachts kreeg niemand de kans om te slapen, men kon alleen wat dommelen met het hoofd tegen de schouder of de borst van degene die voor je stond. Sommigen die zich in de bodem van de boot lieten glijden en dan wegdoezelden in het klotsende lenswater, werden door anderen weggedrukt en verdronken.

Iedereen had altijd dorst. In de volgende dagen begonnen velen aan hallucinaties te lijden. Velen, die in India nooit met hun blote lijf in de zon kwamen, kregen reeds vanaf de eerste dag blaren op hun huid, terwijl hun onderlijf uitgebleekt was door de periodes die ze buitenboord moesten hangen. De gloeiende tropenzon bleef onverbiddelijk branden en veroorzaakte ondraaglijke en etterende wonden op de tere, onbedekte huid. De jongeren probeerden zeewater te drinken. Men probeerde hen daarvan af te houden, maar 's nachts werd het toch heimelijk gedaan. De ongelukigen geraakten in coma of werden stapelgek en sprongen overboord.

Later ontdekten we dat er mensen waren die hun eigen urine dronken; een van de jongeren was ermee begonnen en zei «dat is prima». Gibson verklaart: «Zelf deed ik het ook. In het begin was het walgelijk maar dan kwam ik op het idee om het met zout water te mengen, zo leek het wat minder vies. Weer later werd de smaak scherper en het leek alsof je benzine dronk. Ik hield er daarmee mee op.» (4)



Langzamerhand begon de geest van kameraadschap te verdwijnen - iedereen werd apathisch. Mensen verdwenen eenvoudiger in de nacht en niemand vroeg naderhand uitleg om iets. De heersende mentaliteit was: iemand minder in de boot betekent meer ruimte voor de overblijvende.

Toen stak er een storm op en de boot schepte veel water. De mannen hoosden als gekken met alles wat maar bruikbaar was. Men hoorde gevloek en kreten in de duisternis en bij dageraad bleken er twintig man vermist te zijn.

Het is dan dat Gibson en enkele opvarenden bijzonder achterdochtig worden tegenover een groep van vijf mannen uit een ander regiment, die steeds dicht bij elkaar zaten bij de boeg, gedempt pratend en die zich met niemand bemoeiden. Ze begonnen zich te realiseren wat die kerels van plan waren: het was een moordenaarsbende geworden, vastbesloten om in leven te blijven door de anderen om hals te brengen.

De Javanen bleven de rustigste van allen. Feitelijk waren blanken en Javanen niet meer van elkaar te onderscheiden want ze waren allemaal zwart verbrand door de zon en mager.

De rantsoenen werden verlaagd: één lepel water per dag en één blikje vlees voor 20 man. Er was steeds ruzie bij het uitdelen van de rantsoenen: de mannen waren net een bende uitgehongerde wolven.

De Nederlandse 1e officier lag reeds twee dagen in de coma en was lelijk verbrand door de zon. Tijdens de vierde nacht had hij een heftig gesprek met zijn vrouw en men hoorde haar «nee, nee» zeggen. Plots zei hij in het Engels: «Ik ga zwemmen en hulp halen». Hij sprong overboord en zwom rustig de nacht in en verdween. De volgende avond sprong zijn vrouw eveneens overboord en zwom weg. Niemand deed iets.

Toen stief Brigadier-generaal Paris. Hij was de enige voor wie een soort eredienst werd gehouden vooraleer hij overboord werd gezet. Kolonel Palmer werd nu bevelhebber.

Twee uur na de begrafenis werd de Nederlandse kapitein die aan de helmstok zat, doodgestoken door een van zijn eigen officieren, een machinist, die hem zijn mes diep in de borst plofte. Op bevel van kolonel Ackworth werd de moordenaar gegrepen, maar hij kon zich losrukken en sprong overboord.

Dezelfde nacht probeerde iemand de waterflessen te stelen maar werd verast: het was de hoofd-mecanicien en de enige nog levende Nederlander.

Hij schreeuwde iets woedends en wierp zich eveneens overboord.

Vanaf dat ogenblik veranderde de houding van de Javanen: het was net of zij, de enige zeelieden aan boord, zich verheven voelden boven de landrotten. Hun voorman kwam naar achteren en nam de helmstok over. Gibson vertelt: «Niemand van ons deed iets, ook ons gedrag onderging een wijziging. De Javanen hielden om beurten het roer en het waren wij die nu vragen aan hen stelden.»

De 7e dag werd het laatste water uit de flessen opgedronken. Mrs Nunn stelde voor ons aan God toe te vertrouwen. Ze ging rechtop staan en las de gebeden voor met schorre, zwakke stem: de groep gemartelde en wanhopige mensen bad mee. Volgens Gibson waren er toen nog ongeveer vijftig à zestig mensen over.

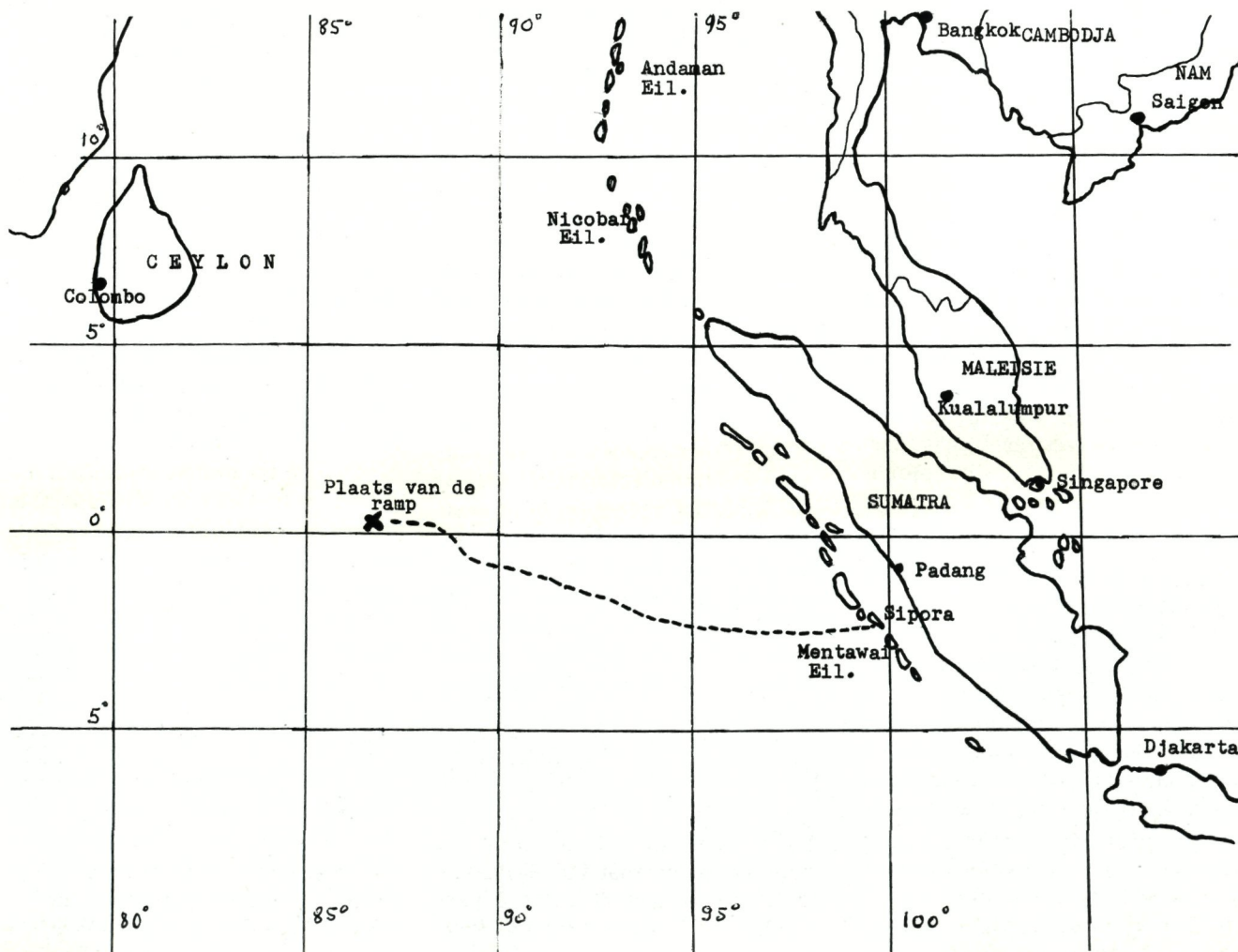
Gibson schrijft: «We vervloekten die verzengende zon. De zon was meer dan enige andere omstandigheid de oorzaak die de opvarenden tot krankzinnige en duivelse daden bracht».

Kolonel Palmer stierf, volledig uitgeput. Kolonel Ackworth, een grote man die gezag uitstraalde, verdween gedurende de nacht, net zoals zoveel anderen. Toen bleek duidelijk dat Gibson de enige en meest geschikte persoon was om de discipline te handhaven.

De volgende dag stierf Mrs Nunn. Zij was een uitzonderlijke vrouw met een ijzersterk moreel die erin slaagde de jongens op te monteren en te troosten. Ze was godsdienstig en droeg zorg dat de mannen hun fatsoen hielden - iedereen had eerbied voor haar. Gibson verklaart: «Ik wist welke gruwelijke dingen er waren gebeurd met de lichamen van hen die in de boot waren gestorven en samen met Doris Lim schoof ik haar lichaam in zee.» (5)

Het is ongeveer toen dat de moordenaarsbende zich bij volle daglicht openbaarde. Ze besprongen een jonge soldaat en met een scherp stuk blik sneden ze hem de keel over teneinde zijn bloed te drinken. Maar de jongeman rukte zich los, wankelde naar de achtersteven toe en zakte ineem, stervende. Hij werd vlug overboord gezet. De anderen bleven hulpeloos toekijken.

Adjutant Mackenzie kwam bij Gibson en zei: «Begrijp je niet wat er gaande is? Ze zullen ons allemaal vermoorden. Ze willen baas worden in de boot.» Het kwam tot een heftige woordenwisseling tussen Gibson en de leider van de boeven maar daar bleef het bij. Er werd beraad gehouden; Mackenzie en Gibson spraken met de overige soldaten en 12 tot 14 man waren bereid om met de moordenaars af te rekenen. Bij het invallen van de duisternis bewogen ze zich langzaam naar de boeg - ook de boeven begrepen wat men zinnens was. Een van hen riep: «Daar zijn ze!». Hij haalde achter zijn rug een fles en



sloeg die kapot op het hoofd van tamboer Hardy, die overboord werd geduwd. Toen stortten de anderen zich als één man op de bende, ze vochten en rolden door elkaar en dan leek het alsof de bendeleden allemaal tegelijk overboord werden gegooid. Drie van hen kwamen weer boven water en grepen de dolboord maar meedogenloos sloeg men met de dolpinnen op hun vingers: al vloekend en tierend verdwenen ze in het water. De Javanen bleven die ganse tijd rustig en onbewogen op hun plaats zitten, alhoewel ze best begrepen wat er gaande was.

De afrekening met de moordenaars moet gebeurd zijn rond de 12de dag.

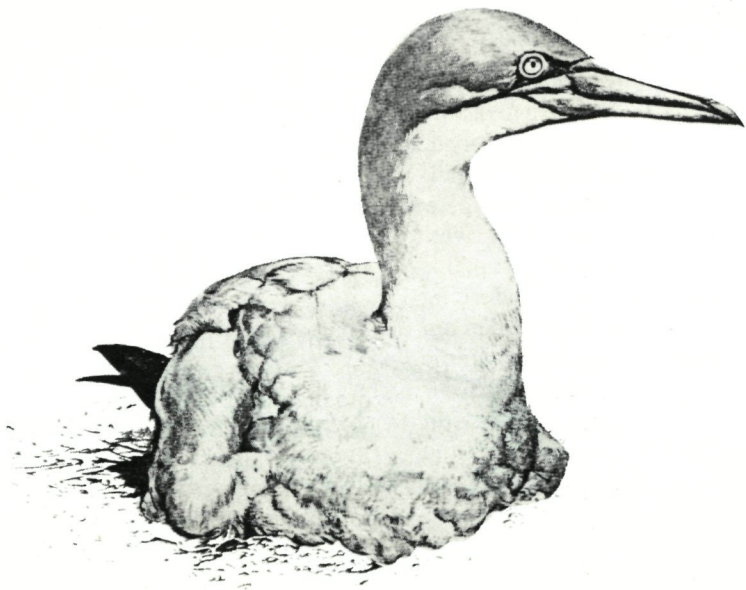
Er waren toen nog ongeveer vijftieng mensen in leven. Sommigen hadden er genoeg van en pleegden zelfmoord. Dit gebeurde steeds bij daglicht als de zee kalm en warm was, het was zo eenvoudig weg te zwemmen in de vergetelheid. Maar 's nachts bleven de inzittenden bij elkaar tussen de doften alsof ze bang voor het donker en voor de zee waren.

Gibson verklaart ook: «Ik was vastbesloten niet te sterven». Als iemand weigert de dood te aanvaarden, dan kan een zelfs uitgeput lichaam nog steeds weerstand bieden. Ook moest Gibson, die een gebroken sleutelbeen had, niet iedere dag aan de buitenkant van de boot gaan hangen, iets wat uitputtend was en ook moordend voor de huid, die dan weer blootgesteld werd aan de brandende zonnestralen.

Gibson moet toen stilaan alle besef van tijd hebben verloren want het verhaal van de laatste 2 à 3 weken telt slechts 6 bladzijden.

En toen kwam de dag dat het begon te regenen. Ze hadden reeds dikwijls de regen als een donkerblauw scherm aan de horizon gezien, maar nu bereikte hen een echte wolkbreuk. Iedereen lag op zijn rug met open mond het zoete vocht naar binnen te zwelgen. De lege Bols-flessen werden gevuld en toen viel iedereen op handen en knieën om het water te drinken dat in de boot stond.

Op een andere keer streken ongeveer 12 «grote» meeuwen neer op de boot, zelfs op de hoofden van de mannen. Ze schenen in het geheel niet



bang. Niemand durfde bewegen en toen, net alsof het was afgesproken, greep iedereen de vogels vast - ze konden er 7 vangen. Ze trokken de meeuwen aan stukken en slikten het vlees rauw. (6)

Er was nu ruimte genoeg in de boot. Gedurende de lange dagen lagen de overlevende half versuft tussen de doften. En dan brak de morgen aan dat Gibson en een grote kanonnier elkaar aanstaarden en zich realiseerden dat ze de enige blanken in de boot waren. Gibson en Doris Lim zaten aan de achtersteven, de kanonnier lag in het midden en de 3 Javanen met hun oude serang waren er ook nog, maar zaten nu vooraan. Het was de dag vóór ze land in zicht kregen!

Gibson en Lim lagen tegen elkaar geleund te soezen toen ze plots hoorden roepen: «Jock, Jock, help me, Jock!». Ze zagen hoe twee van de Javanen de kanonnier de schedel insloegen met de dolpinnen: hij zakte in elkaar. Een derde Javaan hakte met een soort mes dat uit een stuk blik was geklopt, in het lichaam, duwde zijn hand in de wonde en trok er iets uit dat droop van het bloed (lever). De Javanen beten erin als wilde honden en het bloed droop langs hun kin. Ze grijsden naar Gibson en boden hem een stuk aan, maar hij weigerde. Vervolgens duwden ze het lichaam overboord.

Dezelfde nacht stierf de serang. De overige drie Javanen zongen een soort treurlied - Gibson sloop door de boot en liet alle dolpinnen in zee glijden.

Toen het ochtend werd, liet een van de Javanen met gebaren verstaan dat hij wist dat Gibson de dolpinnen had weggegooid. De ganse dag durfden Gibson en Doris Lim hun ogen niet van de drie Javanen afhouden.

Toen viel de duisternis en ze begonnen te dutten. Plots werd Gibson met een schok wakker toen een Javaan hem bij de elleboog trok, hij grinnikte, zei iets onverstaanbaars en wees in de duisternis. Toen hoorden ze een dof geruis, het was het geluid van branding op een koraalrif. Het geluid werd steeds sterker. De sloep kreeg plots snelheid en de vijf inzittenden klemden zich vast aan de rand van de boot, dan kwam er een harde schok en een schrapend geluid en de boot kapseisde onder de inkomende golven. De inzittenden vielen in de branding. Gibson greep Doris Lim bij de hand en samen rolden ze mee met de golven en dreven het strand op. Ze kropen op handen en knieën naar het droge deel van het strand en vielen daar neer, buiten adem, volledig uitgeput en half bewusteloos.

Achter het strand bevond zich een bos van mangroven in een moeras. Met hun laatste krachten sleepten ze zich voort tot op de rand van het moeras - het water was niet zilt - en ze dronken met grote gulzige slokken. Dit was SIPORA, een van de Mentawai-eilanden (westkust van Sumatra). Ze hadden méér dan een maand in de reddingsboot doorgebracht (volgens van Heekeren: 36 dagen).

Gibson en Doris Lim werden gevonden door twee inlanders die hen naar een dorp brachten. Daar lagen ook de twee uitgemergelde Javanen: deze gaven geen teken van herkenning en bleven onbewogen. Ook hoorden ze dat een van de Javanen was omgekomen in de branding.

Ze verbleven 6 weken in het dorp. Toen kwamen de Japanners en ze werden naar een krijgsgevangenkamp in Padang vervoerd (18 mei). Gibson werd opgenomen in het ziekenhuis en heeft Doris Lim niet meer gezien. Een maand later kreeg hij nieuws dat ze door de Japanners werd gefusilleerd (Doris Lim werkte voor de Intelligence Service).

Rond half juni werd het ganse kamp van Padang overgebracht naar Medan.

In juni 1944 werd een groep van 724 krijgsgevangenen (waaronder Gibson) ingescheept op de VAN WAERWYCK met bestemming Birma. Er werd gevaren in konvooi. Amper 48 uur later werd het schip getorpedeerd door de onderzeeër TRUCULENT, en Gibson lag opnieuw in het water te spartelen. 176 gevangenen kwamen om het leven. Hij en andere overlevenden werden opgepikt door een tanker en in Singapore aan land gebracht. In augustus 1945 was Gibson nog steeds in Singapore waar hij door de Britse troepen werd bevrijd.

Naschrift

Twee andere Javanen van de ROOSEBOOM, die zich met een vlot hadden weten te redden, werden 8 dagen na de ramp door het s/s PALOPPO opgepikt ongeveer op de plaats waar de ROOSEBOOM was gekelderd. Ze werden Colombo aan land gezet. Sindsdien bleven zij onvindbaar...

Bibliografie

Het verhaal van sergeant Walter Gibson van de «Argyll Highlanders», de enige overlevende van het s/s ROOSEBOOM verscheen voor het eerst einde 1949 in de Engelse krant «The Sunday Express» (in 5 afleveringen).

In juni 1950 werd een verkorte versie gepubliceerd in het tijdschrift Readers Digest («Death in the lifeboat»), om kort daarna ook in de vele edities in

andere talen van dit tijdschrift te verschijnen.

Het verhaal werd in 1953 bewerkt tot een boek door de schrijver Mac Donald Daly, een boek dat opnieuw in verscheidene talen werd herdrukt en in honderdduizenden exemplaren werd verspreid.

De Franse editie onder de titel «Le Rescapé» verscheen eveneens in 1953 bij de Editions Corr  a, Paris (150 blz).

Een Amerikaanse pocket editie verscheen in juli 1954.

De Nederlandse editie («De reddingsboot») is van 1984 en werd uitgegeven door Nijgh & Van Ditmar, 's Gravenhage (114 blz) en werd van een «commentaar» voorzien door C. Van Heekeren (22 blz).

Roger MACHIELSEN



(1) Positie bepaald volgens studie van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie van Nederland (1954).

(2) de Japanse torpedo's hadden een grotere springlading en ook een groter bereik dan de Duitse, Britse of Amerikaanse torpedo's. De aangebrachte schade was bijgevolg veel groter.

(3) Nochtans, in het verhaal spreekt hij over een krankzinnige die overboord werd geworpen: «Hij worstelde door het water en greep de dolboord maar iemand sloeg er hem weer af met EEN RIEM. Hij gleed weg, de duisternis in...»

(4) Gibson was een beroepsmilitair: reeds 13 jaar was hij in India en Malakka en gehard door het klimaat van het Oosten. Hij was een kleine, gespierde man met een donkere Highlander-kleur en een krachtige persoonlijkheid.

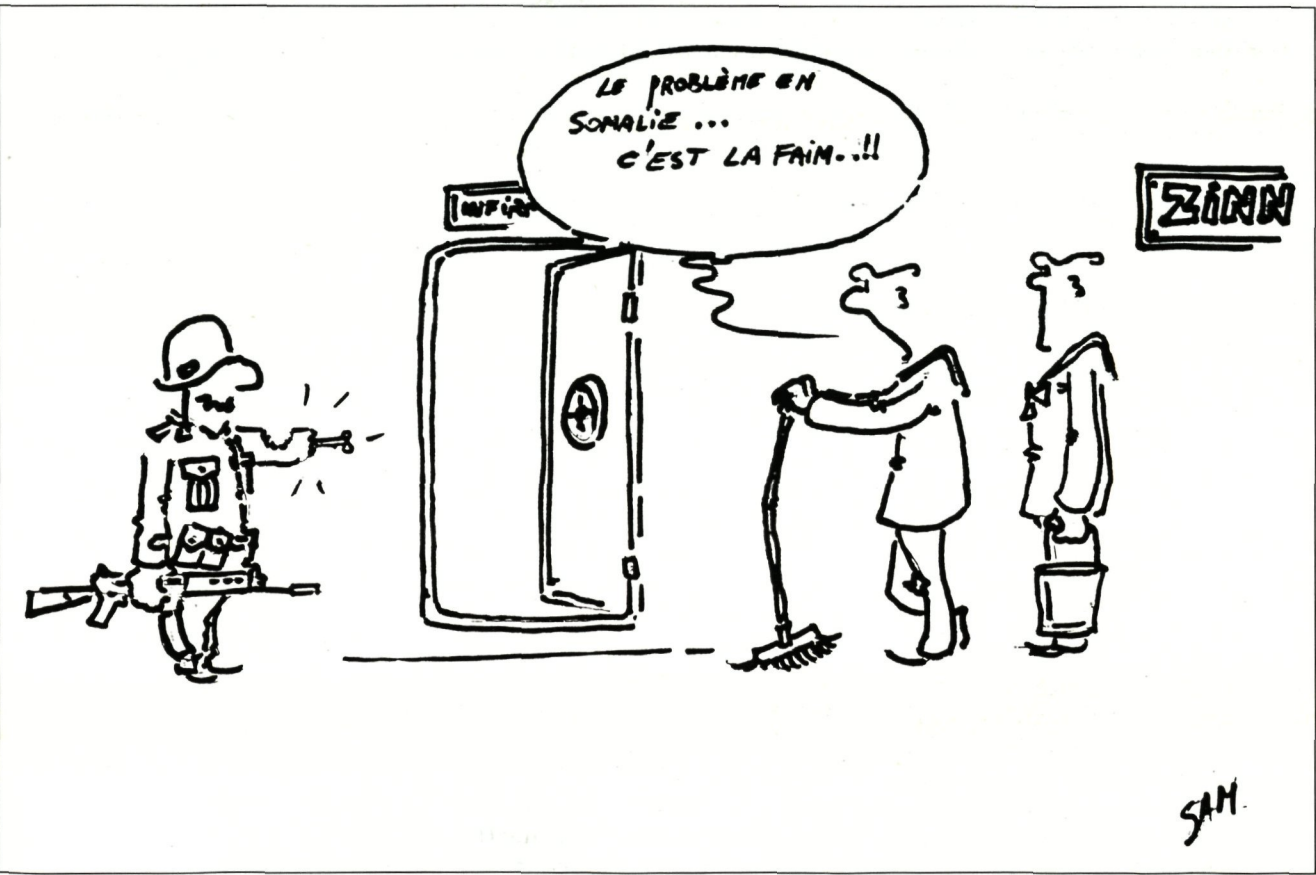
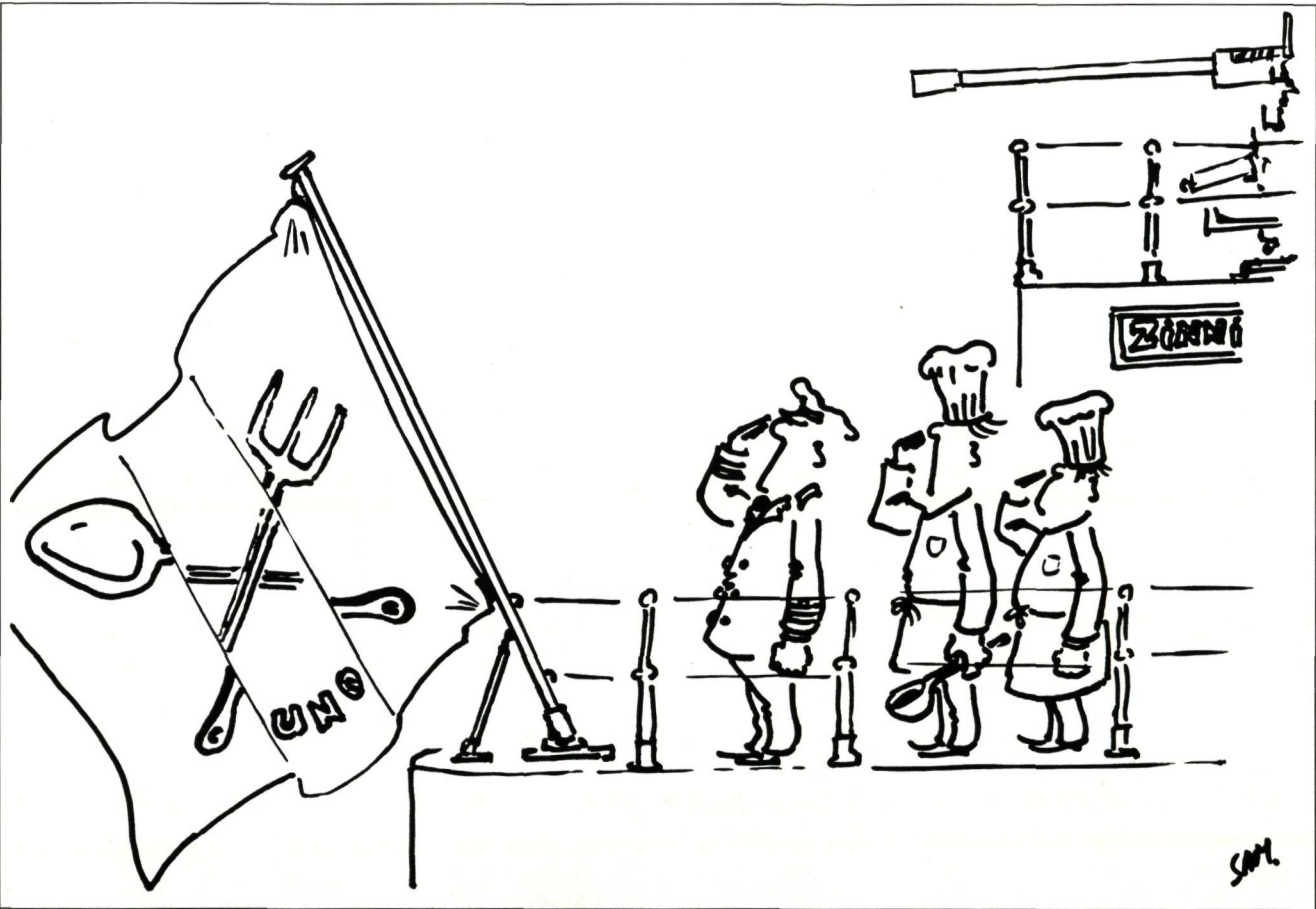
(5) Er heerste kannibalisme aan boord. Gibson vertelt wel dat de anderen mensenvlees aten maar zegt nergens dat hij het ook heeft gedaan. Hij heeft later (1969) verklaard dat hij verscheidene mannen overboord heeft gegooid. We mogen veronderstellen dat hij ook aan kannibalisme heeft gedaan - wie zal het hem kwalijk nemen! Hoe zou hij anders 30 (of 36) dagen hebben kunnen overleven?

Gibson had ook een relatie aangeknoopt met Doris Lim die een mooi meisje was, en had haar onder zijn bescherming genomen. Waarschijnlijk voelden ze zich tot elkaar aangetrokken: Doris Lim was eveneens een sterk karakter, dapper en stoicijns. Gibson vertelt o.a.: «We omarmden elkaar zo nu en dan en vonden troost in onze menselijke warmte.»

(6) Waarschijnlijk «boobies», een soort Jan van Gent (Sula Fusca). Laat zich gemakkelijk vangen als hij eenmaal neergestreken is.



BLUE HUMOUR by SAM.



GRANDE REGATTA COLUMBUS 92. RECIT DE VOYAGE

4ème partie (et dernière)

Après avoir roulé bord sur bord pendant 3 semaines, nos reins étant faigués et les muscles de nos jambes tétanisés, mettre un pied sur EIRE vous donne une impression que seuls, nous gens de mer, pouvons apprécier pleinement. Nous pûmes visiter une partie de cette belle Irlande si hospitalière et si mystérieuse, un havre de calme et de beauté.

Le 8 août au matin nous appareillâmes sous un soleil radieux, et c'est toutes voiles dehors avec notre grand genois de 200 M2 que nous doublâmes l'estuaire de la rivière LEE, protégés du regard du plus vieux Yacht Club du monde. La traversée du Canal St. Georges (\pm 80 KMS de large) entre l'Irlande et le Pays de Galles fut sans histoire. Passé l'île d'Anglesey, une tempête de noroît nous ceuilli pendant la nuit. Nous filions 9 noeuds au large par vent de force 8 sous trinquette bômée, grand voile et artimon arrisés. Ma nuit, comme tant d'autres, se passa sur le pont et la passerelle, le compas de relèvement à la main tant les irresponsables et « chauffards de la mer » sont de plus en plus légions en mer. La méconnaissance des règles de route, la sous-qualification de certains Officiers de quarts sont des états de fait qu'il faut de plus en plus vivre « avec » chaque jour.

Le 12 matin, les yeux cernés, nous embouquâmes la rivière MERSEY en direction de 'Penny Lane', oh! pardon, de Liverpool (vous aurez compris)... Nous nous sommes amarrés à côté du trois mâts du Sultanat d'Oman le « Shabab Oman » dont le Commandant est un ami, nos deux équipages fraternisèrent tout de suite, ici point de querelles ethniques ou religieuses, rien qu'une amitié réciproque de marins. Liverpool avait très bien organisé cet événement.



Nous eûmes droit à un concert lyrique en plein air appelé 'Fanfare for a New World' avec comme vedettes principales Montserrat Caballé et Julia Mingenes etc... Le spectacle, rehaussé par la présence des Souverains Espagnols, du Prince Andrew, était présenté par l'innénarrable Peter Ustinov. Plus tard dans la nuit, dans les ruelles étroites du vieux port, on pouvait entendre les plaintes des Beatles.

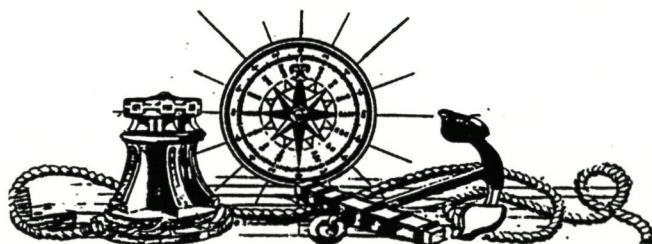
Le 16 soir, au beau milieu du feu d'artifice, nous quittâmes le 'MERSEY-SIDE' avec un sentiment de regret, la fête était finie, le rideau était tombé sur la Grande Regatta Columbus 92. Nous arrivions au terme de ce périple de cinq mois, heureux de rentrer à la maison mais empreints d'un peu de vague à l'âme pour tout ce que nous avons vu, rencontré, apprécié, enduré ensembles... Il y avait un peu de tristesse dans l'air

et je me dis voilà... c'est fini maintenant...

Nous arrivâmes à Zeebrugge le 21 août à 10H00 comme prévu, escortés du remorqueur de haute mer VALCKE et des remorqueurs portuaires BIJ et KREKEL qui nous saluèrent avec leurs jets d'eaux. Nous embouquâmes Zeebrugge sous notre magnifique Genaker aux couleurs de la Force Navale (dessiné par le Maître voilier Wittevrongel de Blankenberge).

Malheureusement mon rêve d'arriver devant les familles paré de cette impressionnante voile ne se réalisa pas. Dame! le brouillard côtier bien connu en été sur nos côtes était bien là. l'Amiral De Wilde et nos familles nous accueillirent chaudement et la première amarre passée, je poussai un soupir de soulagement empreint de regret.

L'aventure était maintenant terminée.



Epilogue

Je remercie tous mes équipages, 36 marins en tout pour le travail énorme qu'ils ont accompli, la qualité du devoir d'être Belges qu'ils ont montré ainsi que de leur chaleureuse compagnie et de leur sens marin.

Il est à remarquer que la Force Navale et notre voilier école Zenobe Gramme en particulier, sont des instruments fantastiques de représentation de notre pays à l'étranger.

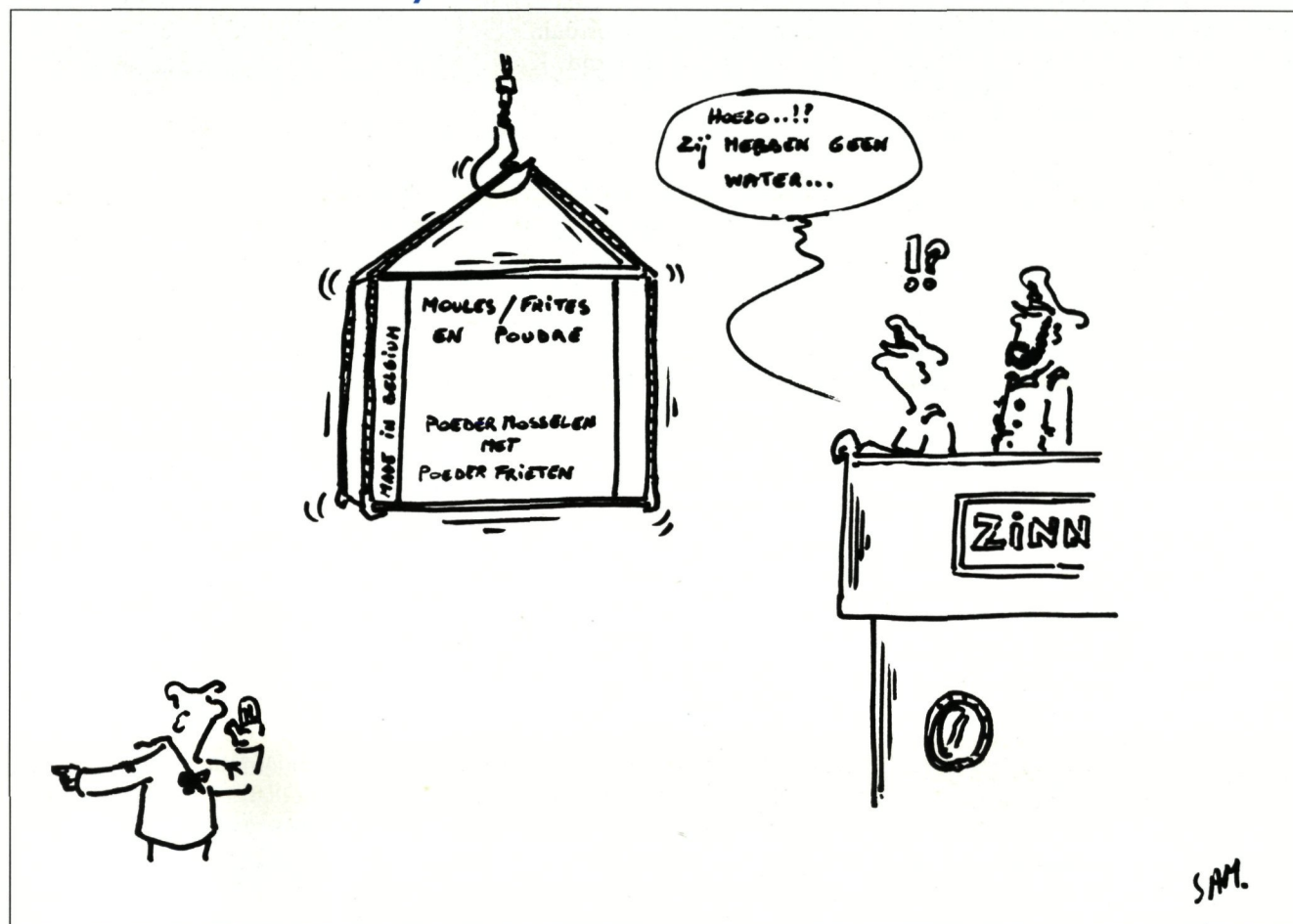
Notre rôle d'Ambassadeur est grand et contribue largement à promulguer une image flatteuse de notre pays ainsi que notre sens de l'hospitalité.

Nous pouvons tous en être fiers.

MERCI A TOUS

Par VITTONE A.
Enseigne de Vaisseau
Commandant A958 ZENOBE
GRAMME.

BLUE HUMOUR by SAM.



DE ZEE EN DE KUNST:

EDGARD FARASYN

FARASYN werd geboren te Antwerpen op 14.08.1858.

Zijn vader was ook een kunstschilder, zij het iemand die geen naam maakte.

Edgard FARASYN studeerde van zijn 15de af aan de Antwerpse Academie bij Nicaise DE KEYSER. Deze erkende zijn talent en stelde hem anno 1876 aan als atelierleider onder zijn leiding. Farasyn stelde voor 't eerst tentoon te Brussel in het Salon 1878.

Spoedig werd hij volledig opgeslorpt door het salon-circuit: Antwerpen, Brussel, Gent, maar ook andere Belgische steden en steden in andere Europese landen en in Noord-Amerika

en Australië. Aanvankelijk schilderde hij conventionele kindertaferelen, maar zijn interesse verlegde zich stilaan tot het schilderen van openluchtaferelen, stadsgezichten meestal. Dit proces was ca. 1882 voltrokken. «De oude vismijn te Antwerpen in 1882» (Antwerpen, K.M.S.K.) is daar een zuiver voorbeeld van.

Meer en meer spitste hij zich toe op realistische kusttaferelen waarin de vissersbevolking een voorname rol speelt. Zijn voorliefde ging naar de Vlaamse Westkust. - Oostduinkerke, maar ook naar Nederland, Katwijk bv.

FARASYN was medestichter van de kunstkringen «De XIII» en «Wees Uzelf».

Zijn woning en atelier waren in de Delinstraat, 70 te Antwerpen.

FARASYN was een veel bekroond kunstenaar, bekroond tijdens de Salons van Gent en Amiens (beide goud) en deze van Parijs, Sidney, Melbourne, Port-Adelaide en Barcelona.

In 1896 werd hij Ridder in de Leopoldsorde en later Officier in de Kroonorde.

Uit zijn vele saloninzendingen volgen de voorbeelden: Salon 1894, Oostende: «Terugkeer van de garnaalvisser», «Strand», «De maaltijd».

Hij werkte in 1898-1899 onder de leiding van Albrecht DE VRIENDT mee aan de decoratie van de trapzaal van het Antwerps Stadhuis en werd leraar aan de Antwerpse Academie.

Hij overleed te Antwerpen op 22.03.1938.

Het K.M.S.K. te Antwerpen en het Visserijmuseum te Oostduinkerke bezitten werken van deze nog ondergevalueerde meester.



Garnaalvisser te paard.
Oostduinkerke, Visserijmuseum.

door Norbert HOSTYN, conservator
Sted. Musea Oostende

EUROSAIL ANTWERPEN 1993



Dankzij een initiatief van burgemeester H.B. Cools en havenscheper J. Devroe zal n.a.v. «Antwerpen '93, culturele hoofdstad van Europa», de Scheldestad van 14 tot en met 17 augustus 1993 het bezoek ontvangen van een kleurrijke vloot van zeilschepen en jachten.

Dit topevenement - dat heel toepasselijk de naam Eurosail Antwerpen 1993 draagt - sluit aan op de Cutty Sark Tall Ships' Race, de wedstrijd van grote zeilschepen, georganiseerd door de Sail Training Association.

Deze zeilwedstrijd greep voor het eerst plaats in 1956. Het voormalig Belgisch opleidingsschip «Mercator» nam er aan deel. Het zou nadien ook deelnemen aan de twee volgende races.

De «Cutty Sark Tall Ships' Race» 1993 start in Newcastle op 14 juli, loopt over Bergen en Larvik in Noorwegen en eindigt te Esbjerg in Denemarken. Hierop vertrekken de zeilschepen in cruise-in-company (in groep) voor het bezoek aan Antwerpen.

De grote zeilschepen worden afge-meerd op de rede terwijl kleinere eenheden worden ondergebracht in het Bonaparte- of Willemdok.

Internationale verbroedering

Tijdens het verblijf van de schepen zijn animatie en festiviteiten voorzien. Het programma staat in het teken van de internationale verbroedering tussen de jeugd van de opvarenden uit de vele landen. Het vertoont dus een duidelijke binding met het centrale thema van «Antwerpen '93, culturele hoofdstad van Europa», dat eveneens ruim aandacht besteedt aan de jongeren.

Het zeer gevarieerd programma van Antwerpen '93, de plaats van het gebeuren in het hartje van de stad en de gunstige toeristische periode (Antwerpse kermisweek) zijn factoren die de belangstelling van vele honderduizenden bezoekers uit binnen- en buitenland gunstig zullen beïnvloeden.

Op Eurosail Antwerpen 1993 worden circa 2 miljoen bezoekers verwacht. Dit cijfer werd bij recente bezoeken van zeilschepen bereikt of overschreden in Londen, Hamburg, Bordeaux en Amsterdam.

Vooraf bij aankomst van de zeilschepen op 14 augustus en tijdens de vlootparade bij het vertrek op 17 augustus (onder leiding van de «Mercator»), wordt op een grote publieke belangstelling gerekend.

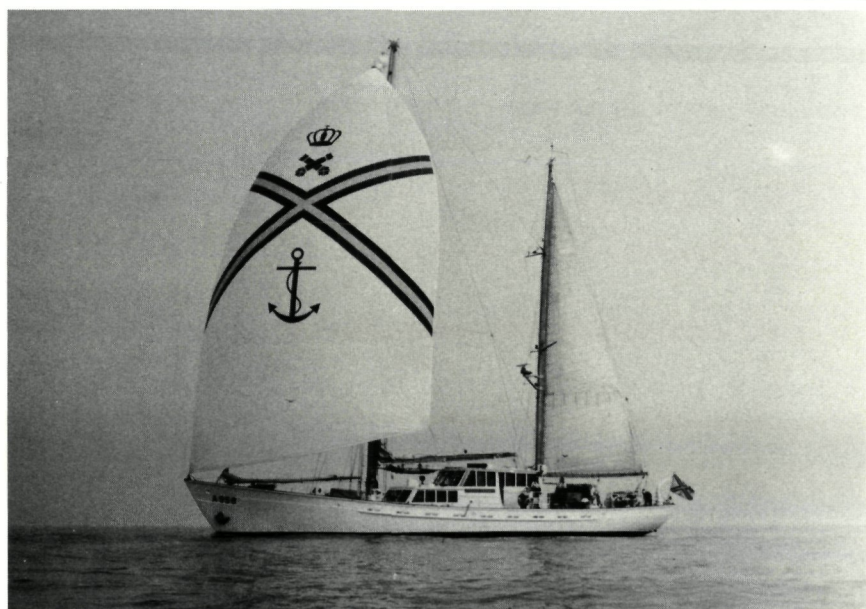
Vanzelfsprekend zullen de zeilschepen ook kunnen bezocht worden. Op de vooravond van het vertrek wordt een reuzenvuurwerk op de Schelde afgestoken.

Voor de planning en realisatie van Eurosail Antwerpen 1993 werd een aparte vereniging opgericht, die onder de Hoge Bescherming staat van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albert van België.

In de schoot van de vereniging werden werkcomités opgericht die bevoegd zijn voor de logistiek, de nautische aspecten, de veiligheid, het ont-haal, de promotie en de animatie.

De werkzaamheden worden gecoördineerd en gestimuleerd door Cdt. A. Westerlinck, Algemeen Coördinator, A. De Vos, Secretaris-Generaal, A. Deltenre, Adjunct-Coördinator en Penningmeester, en J.F. Willemsens, Adjunct-Coördinator van Eurosail Antwerpen 1993.

ZENOBE GRAMME (28 m.)





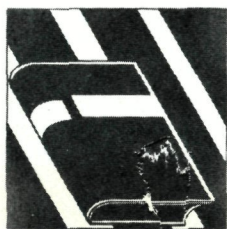
Het Belgische opleidingschip MERCATOR - Trots onder volle zeil.

Het secretariaat van Eurosail is gevestigd Brouwersvliet 6,
2000 Antwerpen.

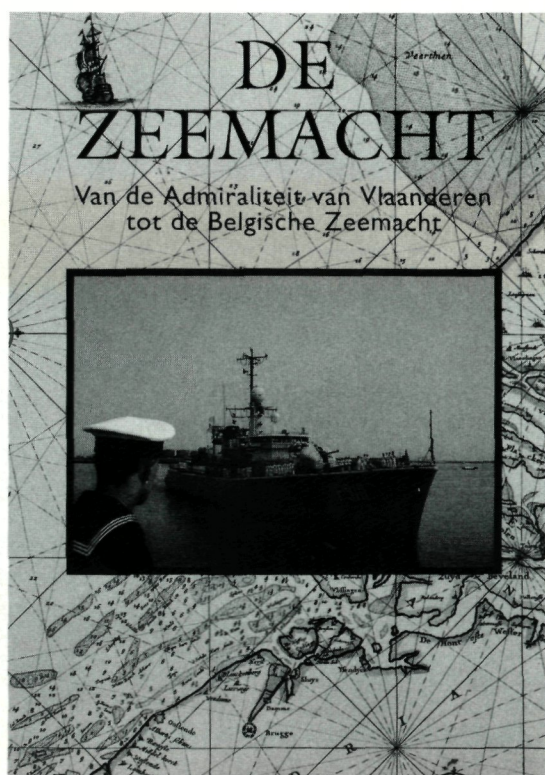
Tel.: 03/233.11.12, 03/233.12.06,
02/233.16.37,
fax: 03/226.13.47.

Deelnemers:

België:
Mercator (78 m)
Zenobe Gramme (28 m)
Columbia:
Gloria (76 m)
Duitsland:
Alexander von Humboldt (63 m)
Engeland:
Lord Nelson (54,70 m)
Royalist (30 m)
Italië
Amerigo Vespucci (100 m)
Nederland
Eendracht (61 m)
Polen
Dar Młodzieży (109 m)
Orp Iskra (48 m)
Oceania (50 m)
Zawisa Czarny (44 m)
Argentinië
Mircea (81 m)
Arosa (24 m)



Het boek verschijnt bij Uitgeverij LANNOO te B-8700 TIELT (tel. 051 / 42 42 72). Men kan het via NEPTUNUS (Postbus 17, 8400 Oostende, of door storting op rekening 473-6090311-30 bestellen tegen de prijs van 1.980 BF. De luxe-uitgave, gebonden in vollinnen band met stofwikkkel, telt 272 bladzijden in het formaat 290 x 250 mm.



MARITIEM PANORAMA

VLAAMSE HAVENS IN 1992: 165 MILJOEN TON

In de loop van 1992 hebben onze vier voornaamste zeehavens volgens voorlopige gegevens ruim 165 miljoen ton zeegoederentrafiek verwezenlijkt.

Antwerpen, Zeebrugge en Oostende haalden hierbij winstcijfers. Enkel Gent drukte zijn balans af in rode cijfers.

Antwerpen

De haven van onze metropool boekte in 1992 een nieuw record. Inderdaad, zo'n 103 miljoen ton zeegoederen werden er verhandeld. Ten opzichte van het jaar voordien was dit een aanwinst met 1 miljoen ton. Traditiegetrouw bleef Antwerpen heel sterk in cargogoederen. Deze trafiek vertegenwoordigt immers ruim 40% van de totale haventrafiek. Deze verhouding is werkelijk in West-Europa. Ten opzichte van 's lands globale zeetrafiek wist Antwerpen 63% voor zijn rekening te nemen, wat wijst op het belang van onze metropoolhaven in onze haveneconomie.

Zeebrugge

Op de tweede plaats kwam Zeebrugge met een zeegoederentrafiek van 33,3 miljoen ton of 2,4 miljoen meer dan in 1991. Voor de zevende opeenvolgende maal was dit een absoluut record. Tien jaar geleden noteerde men er amper 10 miljoen ton.

Vooral cargogoederen (+ 14%) en containers (+ 70%) zaten in de lift dank zij de inbreng van de Canadese rederij CAST die Zeebrugge koos als Europese distributiehaven. Ro/ro-goederen vermeerderden hun overslag met 1% en haalden 11,6 miljoen ton, hetzij 1/3 van de totale haventrafiek. Vloeibare ladingen haalden 4,8 miljoen ton of 2% meer, en droge bulkgoederen boekten 9,2 miljoen ton of 6% meer.

Gent

De haven van de Arteveldestad deed het in 1992 minder goed met een achteruitgang van 10,8%. In globo luidde de balans 22,7 miljoen ton zeegoederen, hetzij 4,7 miljoen (- 4,6%) aanvoer en 18 miljoen (- 12,3%) afvoer. Gent is een typische industriehaven: aanvoer van grondstoffen en afvoer van afgewerkte produkten.

Daarom ook is ze sterk onderhevig aan de conjunctuurschommelingen en die waren in West-Europa niet zo gunstig in 1992.

Verlies was er te noteren bij landbouwprodukten (- 31%), metaalresiduen (- 18,9%), erts en bouw-

materialen (- 39,7), meststoffen (- 29%). Winst was er bij de chemische produkten (+ 29%), steenkolen en tarwe. Zo'n 3420 invarende en afmeurende schepen realiseerden voor-noemde cijfers, wat 5,4% minder was dan in 1991.

Oostende

Voor de haven van de Ensorstad zijn de statistieken nog vrij fragmentarisch. De handelshaven onder stadsvoogdij realiseerde een globale omzet van 3,2 miljoen ton zeegoederen, wat een nieuw record schijnt te zijn. Het was vooral dank zij de prestaties van Sally-Line, die op Ramsgate vaart, dat deze topcijfers konden bereikt worden. Inderdaad, Sally boekte zo'n 1,66 miljoen ton ro/ro-goederen op die lijn, wat liefst 29,2% meer was dan in 1991.

De RMT-haven haalde van haar kant ruim 2 miljoen passagiers of 18% meer dan het jaar voordien. Qua ro/ro-trafiek zijn nog geen definitieve cijfers bekend gemaakt. Men schat de balans op zo'n 3 miljoen ton, zodat het hele havencomplex ruim 6 miljoen ton zeegoederentrafiek realiseerde in 1992. Hieruit blijkt dat Oostende beslist een haven is met toekomst wat betreft de shortsea-trafiek toegespitst op Engeland.

Verder in dit NEPTUNUS-nummer vindt de lezer meer uitgebreide cijfers voor Oostende. In de volgende editie publiceren wij dan de definitieve cijfers ingewonnen aan de bron.

DE OOSTENDSE HAVEN IN 1992

Nu het tijdstip is aangebroken dat de eerste balansen van het jaar 1992 worden opgesteld, brengen wij even een bondig overzicht van wat zich tijdens de voorbije twaalf maanden heeft afgespeeld in en om de Oostendse haven. Zeggen we onmiddellijk dat 1992, in tegenstelling tot de vorige jaren, vrij positief uitvalt voor de verdere expansie van de havenactiviteiten.

Inderdaad, na ruim 4 jaar palabers omtrent de uitvoering van het havenrenovatieplan, kwam er op vrijdag 13 november '92 eindelijk schot in het project. Die dag bracht de Vlaamse Havencommissie immers een gunstig advies uit omtrent zijn concrete realisatie.

Het VHC-adies omtrent de havenuitbouw

Reeds in juni '92 had de VHC erop aangedrongen de werken in 1993 te starten, maar kon het plan toen nog niet globaal goedkeuren. Bijkomende informatie over de bouw van de 10.000 ton zeesluis moest immers ingewonnen worden, terwijl ook om alternatieve oplossingen verzocht werd.

De uitgevoerde economische impactstudie pleitte voor de realisatie van het project en ook de kosten/baten/analyse bleek positief met een globale coëfficiënt van 1,27. Volgende argumenten in het voordeel van bedoelde sluis konden gevonden worden zodat uiteindelijk op 13 november het hele plan gunstig was geadviseerd. Dit is beslist het gewichtigste evenement van het voorbije jaar ten gunste van de verdere expansie van het hele Oostendse havencomplex.

Ter herinnering: het plan voorziet de uitbouw van de voorhaven tot volwaardige ro/ro-haven, terwijl een nieuwe industriële achterhaven onder vorm van kanaaldok wordt aangelegd achter een 10.000 ton sluis. Kostprijs: BEF 7,2 miljard gespreid over 10 jaar, waarvan ruim 4,2 miljard voor de nieuwe zeesluis.

«Prins Filip» eindelijk in de vaart

De tweede belangrijke gebeurtenis van het voorbije jaar was het inleggen op de Oostende-Doverroute van de «Prins Filip», de eerste jumboferry van RMT. Dit had plaats op 15 mei '92, ruim één jaar later dan gepland. Hierdoor was RMT niet in staat de passagiers van de opgedoekte Zeebrugge-Doverlijn van P & O in optimale condities op te vangen.

Om de jumboferry veilig te kunnen binnenloodsen werden in 1992 aanpassingswerken in de Oostendse voorhaven verder doorgevoerd. De havengeul werd verbreed, kaaimuren versterkt en een gloednieuwe ro/ro-post ter hoogte van de Demeysluis gebouwd en in gebruik genomen. Ook een doorsteek naar deze nieuwe terminal kwam tot stand.

Of dit de expansie van de RMT-trafiek ten goede kwam blijft een open vraag. Wel profiteerde RMT van het opdoeken op 1 januari '92 van het passagiersverkeer op de Zeebrugge-Doverlijn, zodat de voorlopige jaarcijfers 1992 zo'n 2,2 miljoen passagiers bedragen voor RMT, wat 18% meer is dan het jaar voorheen. De trafiek van begeleide voertuigen deed het bijzonder goed met ongeveer 320.000 vervoerde eenheden, hetzij een groeiritme van liefst 35%. Het commerciële ro/ro-verkeer stagneerde evenwel met slechts 1% groei volgens voorlopige gegevens.

Trafiek handelshaven in de lift

Ook de handelshaven onder stadsvoogdij deed het goed in 1992 ondanks het feit dat in dit havengedeelte noch aanpassings- noch moderniseringswerken uitgevoerd werden. Volgens voorlopige cijfers beliep de zeegoederentrafiek zo'n 2,8 miljoen ton of 7% meer dan in 1991. Vooral de ro/ro-trafiek van de Oostende-Ramsgatelijn verzekerd door Sally Line deed het bijzonder goed.

Samengevat kan dus gesteld worden dat 1992 in hoofdzaak getypeerd werd door het gunstig advies van de Vlaamse Havencommissie omtrent het renovatieproject, en door de ingebruikneming van de eerste jumboferry door RMT. Positief was ook de tijdelijke relance van de toeristische RMT-trafiek en de verdere expansie van het ro/ro-verkeer in de handelshaven.

Eindelijk kwam dus een einde aan het verlammende immobilisme van het Oostendse stadsbestuur inzake havenrenovatie. Bij de Vlaamse Havencommissie werd aangedrongen op een spoedige behandeling van het dossier, terwijl toenadering gezocht werd met de vzw Oostendse Havengemeenschap. De krachten werden gebundeld en het politieke lobbywerk ging voorzichtig van start. Kortom, eindelijk een nieuwe visie op het havenbeleid en een nieuwe aanpak van de zaken.

Tegenover deze vrije positieve feiten staat de toestand in de Oostendse zeevisserijsector in fel contrast. Het jaar 1992 was in dit domein bepaald regressief en alarmerend. Aanvoer en besomming zakten angstwekkend, de uitvlagging van vissersvaartuigen nam een aanvang, en slechts één scheepswerf bleef nog overeind. Ook het maritiem onderwijs kreeg een zware klap: op 1 oktober '92 sloot de Oostendse Zeevaartschool voorgoed haar deuren en hiermee was voor de oude Vlaamse kapersstad een einde gesteld aan een lang en roemrijk epos. Sic transit gloria mundi.

NIEUWPOORTSE HAVEN GING ACHTERUIT IN 1992

Voor de kleine haven van Nieuwpoort, gelegen aan de IJzermonding, was 1992 geen gunstig jaar. Zowel de zeevisserij als de zandwinningsaanvoer in de handelshaven leden verliezen. Alleen de toeristische trafiek in de yachthavens oversteeg het peil van vorig jaar, terwijl dit havengedeelte qua infrastructuur verder uitgebreid werd.

In de handelshaven, waar de trafiek afgestemd is op de aanvoer van zandwinningsprodukten, werd in 1992 globaal 680.551 ton zeegoederenverkeer geboekt. Dit was 1,3% minder dan het jaar voordien en 32% minder dan het topjaar 1968 toen bijna 1 miljoen ton werd gerealiseerd.

In 1988 kwam immers de verbinding Nieuwpoort Bad - E 40 tot stand, waarvoor een grote hoeveelheid zandprodukten moesten aangevoerd worden. Het jaar daarop waren deze werken beëindigd, wat een gevoelige daling van de aanvoertrafiek voor gevolg had. Met de heropflakking van de activiteiten in de bouwsector vanaf 1990, kwam er weer schot in de trafiek. Het jaar 1992 was evenwel licht regressief.

Stippen we aan dat de 680.551 ton goederenverkeer van 1992 verwezenlijkt werd door het aanlopen van 663 zeeschepen, hetzij zo'n 6% minder dan het jaar voordien. Deze schepen zijn baggerboten van het estuariumtype, die zand- en grintsoorten in de zuidelijke Noordzee baggeren om die aan de terminal van de n.v. Nieuwpoortse Handelsmaatschappij te komen lossen.

Deze terminal, vrij rudimentair qua infrastructuur, is gelegen op de rechteroever van de IJzer, rechtover de vismijn. Van daaruit worden de grintsoorten per vrachtwagen naar het onmiddellijke achterland vervoerd. In 1988 werden plannen ontworpen voor de modernisering en uitbreiding van de terminal, maar tot nu toe bleven ze evenwel in de mappen steken. Hoe de aanvoer van de bouwmaterialen gediversifieerd waren in 1992 vatten we samen in tabel I hieronder.

(zie tabel I)

Tenslotte brengen wij in tabel II hieronder de evolutie van de Nieuwpoortse zeegoederentrafiek tijdens de laatste negen jaar.

(zie tabel II)

Ook visserij regressief

Qua zeevisserij was 1992, net als 1991, een slecht jaar voor Nieuwpoort. De aanvoer daalde er met 28 ton volgens eindcijfers tot 1.181 ton, terwijl de opbrengst met BEF 16 miljoen regresseerde tot 115 miljoen. Aldus samengevat in tabel III.

(zie tabel III)

De minder prestaties van de Nieuwpoortse vloot werd hoofdzakelijk beïnvloed door de mindere vangsten van kabeljauw, gul en wijting. Ook de garnalenaanvoer was in 1993 bijzonder regressief.

Dit alles had uiteraard een negatieve weerslag op de opbrengst van de visserij-activiteiten.

Ook de vangstbeperkingen opgelegd door de EG en de administratieve slommer eraan verbonden werkten bepaald negatief op de Nieuwpoortse vissers. Bovendien had het afslankingsbeleid voor gevolg dat de vloot in 1992 tot 24 vaartuigen gereduceerd werd. Het zijn grotendeels schepen die tot de slag van de Eurokotters behoren.

Tabel I		
Produkt	Schepen	Ton
Zeezand	450	429.364
Grint	194	237.640
Rijnzand	17	11.390
Schelpen	2	2.157
Totaal	663 (- 6%)	680.551 (- 1,3%)

Tabel II		
Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1983	333.766 t.	-
1984	265.978 t.	- 20%
1985	369.119 t.	+ 47%
1986	449.027 t.	+ 21%
1987	545.612 t.	+ 21%
1988	904.670 t.	+ 65%
1989	620.177 t.	- 31%
1990	670.736 t.	+ 8%
1991	689.696 t.	+ 3%
1992	680.551 t.	- 1%

Tabel III		
Nieuwpoort 1/12/1992	Hoeveelheid	Evolutie 1992/91
Aanvoer	1.18 milj.	- 2,2%
Opbrengst	115 milj.	- 12,4%

Tot slot van ons overzicht brengen we hieronder de evolutie van aanvoer en besomming sedert 1980. We zien onmiddellijk dat de aanvoer omzeggens gehalveerd werd in de jaren 1980-85, om na een periode van heropflakking terug bergaf te gaan.

Tabel IV		
Jaar	Aanvoer (ton)	Besomming (Bef. milj.)
1980	2.389	101,5%
1985	1.284	113,5%
1988	2.152	173,9%
1989	1.724	157,6%
1990	1.558	151,8%
1991	1.208	131,3%
1992	1.181	114,9%

OOSTENDE - RAMSGATELIJN BOEKTE TOPCIJFERS IN 1992

Sally Line, die de Oostende-Ramsgatelijs uitbaat, heeft het in 1992 bijzonder schitterend gedaan. Ondanks de heersende recessie in Groot-Brittannië, is de rederij erin geslaagd haar ro/ro-trafiek met liefst 29,2% op te voeren, wat inderdaad een vrij uitzonderlijk groeiritme is.

Hiermee is het andermaal bewezen dat Oostende een haven met toekomst is wat betreft het short-sea ro/ro verkeer: Volgende cijfers illustreren dit overduidelijk. Op een globale zeegoederenomsatz van 3,2 miljoen ton voor de handelshaven, is 1,66 miljoen ton ro/ro-vracht geboekt, dit voor rekening van Sally Line. Aldus nam deze rederij liefst 52% van de totale maritieme trafiek van de stadshaven voor haar rekening, wat beslist relevant is voor de verdere ont-plooiing van het Oostendse zeegoederenverkeer.

Oostende in de lift met Sally Line

Sally Line, die te Oostende de activiteiten van de rederij Schiaffino overnam, opereert op Ramsgate vanuit de terminal gelegen aan de diepwaterkaai van de handelshaven. Zo'n 40.000 m² opslagterreinen zijn er in de onmiddellijke omgeving beschikbaar.

De «Bazias 3» en «Bazias 4», elk met een capaciteit van 93 treilers, verzekeren er de trafiek naar rato van 3 dagelijkse overvaarten in beide richtingen.

Zo Sally Line het in 1992 bijzonder goed deed ondanks de economische recessie in Groot-Brittannië, is dit te danken aan de verhoogde afvaartfrequentie van de twee ro/ro-schepen alsmede aan het opdoeken van de KentLine. Ook een degelijk management ligt aan de basis van dit succes. Sally Line geniet thans een uitstekende reputatie in de Oostendse haven, wat zich uiteraard ook weerspiegelt in de bereikte resultaten.

Meer in detail bekeken, realiseerde Sally Line een globale goederenoverslag van 80.250 eenheden in 1992, tegenover 62.130 eenheden het jaar voordien. Onder «eenheden» bedoelt men treilers, trucks en ook containers. In absoluut gewicht uit-

gedrukt is dit een omzet van 1,66 miljoen ton, hetzij 52% van de totale zeegoederentrafiel van de handelshaven. Waarachtig een uitzonderlijke prestatie.

Ook Duinkerke trafiek was winstgevend

Ook op de Duinkerke-Ramsgatelijs haalde Sally Line in 1992 bevredigende groeicijfers. Door de ingebruikneming van de «Sally Sun» steeg de ro/ro-trafiel er met 6,2% tot 121.191 eenheden.

De passagierstrafiek haalde 1.859.559 eenheden, wat 7,5% meer was.

Ook het toeristisch voertuigenverkeer was er in de lift met een groeiritme van 19,2%.

Aldus kunnen wij de jaarprestaties van Sally Line schematisch in onderstaande tabel resumeren. Merk hierbij op dat de opgegeven groeicijfers boven de gemiddelde rijzen van de gezamenlijke Kanaaltrafiel. Enkel het expansiecijfer van de toeristische voertuigen en die van de Duinkerke vracht ligt onder dat gemiddelde, gelet op de staking van de lorry drivers te Duinkerke in juli 1992.

Trafiek	Jaar 1992	Evolutie 92/91
Vracht Oostende	80.250	+ 29,2%
Vracht Duinkerke	121.191	+ 6,2%
Passagiers Duinkerke	1.859.559	+ 7,5%
Voertuigen Duinkerke	253.698	+ 19,2%

Vrij gunstige perspectieven voor Oostendse trafiek

De uitzonderlijke groei van de Oostendse ro/ro-trafiek zette Sally Line ertoe de nodige schikkingen te treffen om haar activiteiten verder op te drijven. Zo investeerde ze £ 3,5 miljoen in de modernisering van «Bazias 3» en «Bazias 4». Het gaat hier om het monteren van boegschroeven en nieuwe radars, alsook om de verbetering van de accommodaties ten behoeve van de 12 vrachtwagenbestuurders die elk schip kan herbergen.

Zo is voor het ogenblik de «Bazias 3» aan deze refit toe op de werven van Antwerp Ship Repair NV. Het schip wordt te Oostende tijdelijk vervangen door de «Sally Sun». Weldra volgt de modernisering van de «Bazias 4» op dezelfde werf, want Sally Line wenst het comfort van de vrachtwagenbestuurders op de 4 1/2 durende overvaart zo optimaal mogelijk te verzorgen.

Ook krijgt Sally Line in 1993 zo'n 30.000 m² bijkomende opslagterrein rond haar Oostendse terminal. Hiervoor zorgen de stedelijke autoriteiten die dit havengedeelte onder hun voogdij hebben. Tenslotte zal

Sally's ro/ro-schip «MV Schiaffino», momenteel gecharterd door een andere rederij, in april 1993 op de Oostende-Ramsgatelijn ingeschakeld worden naast de thans opererende «Bazias 3» en «Bazias 4».

Alzo biedt Sally binnenkort 4 dagelijkse afvaarten vanuit Oostende, namelijk om 07, 15, 19 en 23 uur. Zoals in het verleden blijft de rederij uitzonderlijke ladingen vervoeren (max. 200 T en 6,25 m hoogte) alsook gevaarlijke goederen met uitzondering van explosieven en nucleair afval. Vooral omwille van deze mogelijkheden is ze bijzonder sterk gewapend om de concurrentie met de Kanaaltunnel aan te gaan.



EEN RO/RO-VRACHTER VOOR RMT

Alhoewel de superferry «Prins Filip» thans enig succes boekt op de Oostende-Doverlijn, rijst de vraag of RMT wel een tweede jumboferry behoeft. Gezien in het perspectief van de opening van de Kanaaltunnel eind 1993, lijkt ons dat het inzetten van een ro/ro-vrachter een grotere garantie zou bieden voor het vrijwaren van de marktpositie van RMT op de Kanaalroutes.

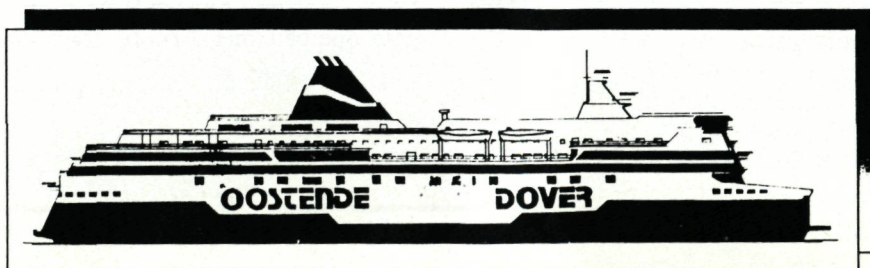
Het staat inderdaad vast dat vooral het passagiersverkeer op de ferrylijnen getroffen zal zijn door de ingebruikneming van de Chunnel. Meer bepaald zullen de langere verbindingen op Zuidengelse havens het hardst te verduren hebben. Daarom ook namen sommige rederijen reeds voorzorgen en zo sloot Sealink eind 1991 Folkestone-Boulogne, terwijl P & O op Zeebrugge-Dover en Sealink op Duinkerke-Dover enkel nog vracht gingen transiteren.

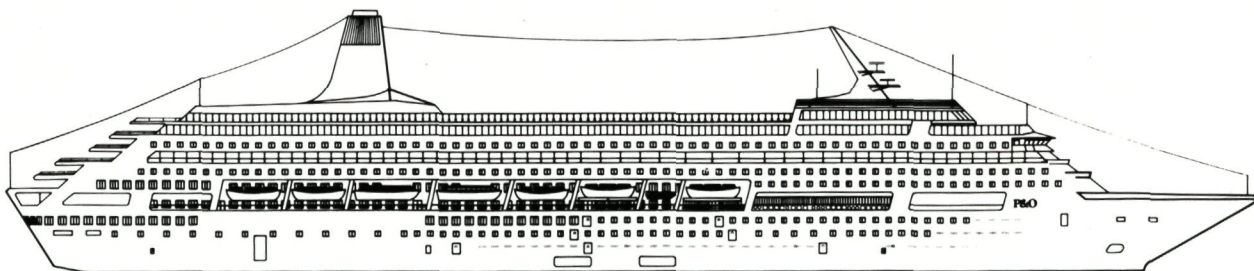
Dalende markt-aandeel van RMT

De Oostende-Doverlijn van RMT, de meest bedreigde van alle Kanaalroutes, opteerde echter voor het inzetten van een jumboferry met verdubbelde ro/ro-capaciteit. Deze optie werd weliswaar zo'n zes jaar geleden genomen, terwijl de oplevering van de ferry ruim één jaar te laat kwam. Het concept was toen

een licht verminderde passagierscapaciteit tegenover een verdubbeling van de vrachtruimten.

De bouw van een 2de gelijkaardige jumboferry werd toen overwogen, maar vrij spoedig bleek dat de intussen gewijzigde trend op de Oostende-Doverlijn niet meer strookte met het oorspronkelijk concept van de ferry. De toeristische trafiek van passagiers en begeleide voertuigen bleef inderdaad dalen, op uitzondering na van





de actuele tijdelijke relance, maar aan de expansie van de ro/ro-vrachtrafiek kwam evenwel een einde.

Laat ons deze trafiekevolutie met concrete cijfers illustreren. In de periode 1980-91 ging de toeristische trafiek in globo met 31% achteruit, terwijl haar marktaandeel in de range Cherbourg-Rotterdam van 14,4% op 7,7% terugviel. Qua vrachtverkeer bleef de trend positief tot 1985. Daarna ging het razendsnel bergaf met een globaal verlies van 35% tijdens de periode 1985-91, wat resulteerde in een daling van het marktaandeel van 8,6% naar 3,7% in bovenvermelde range.

Toeristische trafiek aan normalisatie toe

Qua toeristische trafiek is deze degradatie hoofdzakelijk te wijten aan het succes van de vrij kortere lijnen vanuit Calais en Duinkerke, en aan het toespitsen van de Oostendse trafiek op Dover. Sinds 1 januari 1992 is er evenwel een heropflakking van de passagierstrafiek te bespeuren ingevolge het opdoeken van deze trafiek op de Zeebrugge-Doverlijn van P&O. Hieruit wist RMT baat te halen, maar alles wijst erop dat het om een tijdelijk fenomeen gaat.

Inderdaad, bewijs daarvan is dat tijdens de maand januari 1992 de passagierstrafiek met 36% steeg en die van begeleide voertuigen met 64% t.o.v. het vorige jaar. Eind juni 1992 was deze aangroei echter verminderd tot respectievelijk 24% en 34% ondanks het inzetten van de superferry «Prins Filip» op 15 mei '92.

Twee conclusies dringen zich bijgevolg op. Qua toeristische trafiek stevent RMT, na deze «boom», op een langzame normalisatie af en wellicht op een verdere afslanking. Voorts is het duidelijk dat de «Prins Filip» slechts in zeer geringe mate bijdraagt tot de huidige relance van het passagiersverkeer. Het opdoeken van deze trafiek op de Zeebrugge-Doverlijn is daar de enige oorzaak van.

Ro/ro-vrachten als nieuwe strategie

Wat nu de achteruitgang van de ro/ro-trafiek betreft, ligt de oorzaak bij P & O die zijn eigen autonome lijnen bevordert ten nadele van RMT. Deze trend zal wellicht aanhouden tenzij de pool RMT - P & O een andere strategie gaat voeren in het vooruitzicht van de opening van de Chunnel. Voorbeeld hiervoor kan genomen worden bij de rederij Sally die vanuit Oostende op Ramsgate opereert met 2 ro/ro-vrachters

en haar trafiek gestadig ziet aangroeiën.

Moest RMT nu met een zuivere ro/ro-vrachter kunnen opereren eens de Chunnel er is, dan zou deze ferry gevaarlijke goederen kunnen vervoeren die door de tunnel niet mogen transiteren. Aan boord van de huidige «Prins Filip» worden deze goederen immers niet toegelaten gelet op de aanwezigheid van passagiers.

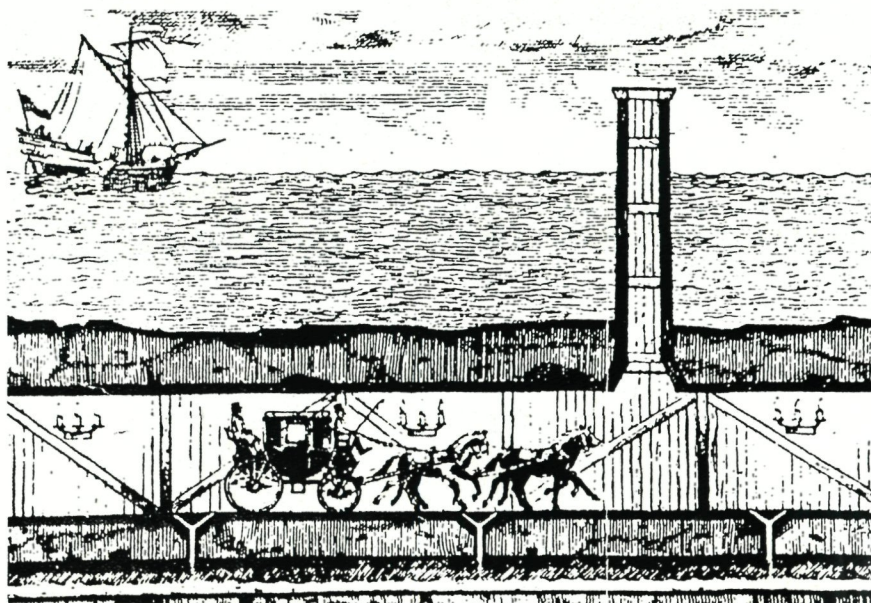
De situatie is dus duidelijk. Aangezien de passagierstrafiek op de Oostende-Doverlijn zal blijven dalen, kan RMT zich tevreden stellen met één enkele multipurpose jumboferry. Daar onbegeleide, gevaarlijke, en uitzonderlijke vrachten via maritieme weg nog een kans tot groei zullen kennen eens de Chunnel operationeel wordt, is het voor RMT aangewezen een zuivere vrachtferry te bestellen i.p.v. een tweede uitgave van de «Prins Filip».

Hierdoor zal RMT beslist beter bewaard zijn om haar marktpositie op de Kanaalroutes te handhaven en die desnoods op te voeren. Samen met Sally Ferries zal ze dan Oostende weten te promoveren tot volwaardige ro/ro-haven.

Henri ROGIE



LA R.T.M. DANS LA PERSPECTIVE DU CHUNNEL



Le tunnel sous la Manche est sans conteste le thème le plus discuté parmi les armements opérant dans le transmanche. Afin de parer aux retombées néfastes de sa mise en service prochaine de nombreuses mesures sont en train d'être prises qui doivent sauvegarder la compétitivité des ferries et autres jetfoils assurant le transit commercial et touristique entre le continent et l'Angleterre.

Concevoir et appliquer une stratégie nouvelle est donc à l'ordre du jour. C'est ainsi que P & O Ferries, partenaire de la RTM sur la ligne Ostende-Douvres et leader incontesté des liaisons transmanches, s'affaire depuis plusieurs années déjà à renforcer sa compétitivité en alignant des jumboferries à grande fréquence de rotation et en activant sensiblement le confort et les services à bord.

RTM moins chère

En tant que partenaire de P & O, la RTM ne pouvait pas demeurer en reste de rénovation. C'est ainsi que le 15 mai 1992, elle alignait le Prins Filip qui pouvait accoster à un tout nouveau poste ro/ro construit dans l'avant-port ostendais. L'accès à ce terminal fut aménagé sous forme de tunnel passant sous le pont De Smet de Naeyer.

D'aucuns prétendent toutefois que le Prins Filip arriva trop tard. La RTM devait en effet récupérer la majeure partie des passagers qui, à partir du 1er janvier 1992, ne pouvaient plus bénéficier de la liaison Zeebrugge-Douvres de P&O. Comme le jumboferry n'était pas encore aligné à cause de défauts techniques, une grande partie de cette clientèle se tourna vers les liaisons Calais-Douvres et Zeebrugge-Felixstowe. Après la mise en service d'un premier ferry géant et l'adaptation de l'infrastructure portuaire d'Ostende à sa

réception, voici que la RTM nous annonce qu'elle prendra sous peu de nouvelles mesures pour renforcer sa compétitivité. Il s'agit essentiellement d'initiatives concernant l'assouplissement de sa politique tarifaire et l'amélioration des conditions d'embarquement.

C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 1993, le tarif d'excursion d'un jour sera abaissé de 1.000 FB à 850 FB. Jusqu'à la mi-décembre, ainsi que du 16 janvier au 31 mars, le tarif promotionnel sera ramené à 650 FB. La RTM devient donc moins chère et cela est assurément une initiative positive lorsqu'on sait qu'une véritable guerre des tarifs se déroulera bientôt entre les compagnies maritimes, ferroviaires et aériennes opérant dans le transmanche.

RTM plus rapide

La RTM veut aussi devenir plus concurrentielle en améliorant la qualité des services proposés à la clientèle. Aussi, dès janvier 1993, un nouveau système de délivrance de tickets deviendra d'application. Il s'agira de l'introduction de l'«Automatic Ticket and Boarding Card».

Ce nouveau ticket sera en fait une carte pourvue d'une bande magnétique comportant toutes les données nécessaires pour servir à la fois de titre de transport et de permis d'embarquement. Dans un premier stade, cette carte ne sera délivrée que par le pool RTM/P&O. Plus tard, toutes les agences de voyages seront à même de la délivrer aux utilisateurs de la liaison Ostende-Douvres.

L'introduction de ce nouveau système permettra de ramener le délai d'embarquement à 20 minutes pour les voitures et les autocars. Quant aux

passagers non motorisés, leur délai d'attente sera réduit à 30 minutes contre 45 minutes actuellement. Ainsi voyons-nous la RTM devenir non seulement moins chère, mais aussi plus rapide. Que ces initiatives profiteront largement aux passagers-touristes de la ligne Ostende-Douvres est un fait évident.

Pour ce qui est des passagers chauffeurs de camions, notons que ceux-ci sont particulièrement bien soignés à bord du Prins Filip. Disposant de cabines luxueuses, ils peuvent s'y reposer 4 à 5 heures pendant la traversée pour continuer ensuite à rouler, frais et dispos, à travers l'Angleterre et notre continent.

RTM restructurée

Ajoutons à cela qu'à partir de 1993, tous les passagers des ferries de la RTM, qu'ils soient touristes ou chauffeurs de camions, pourront payer leurs tickets et tous leurs achats dans les freeshops du bord à l'aide de cartes de crédits, à l'exception de Bankcontact. Voilà donc bien des facilités supplémentaires offertes aux utilisateurs de la RTM.

Toujours dans le but d'augmenter sa compétitivité et de réduire les frais d'exploitation de ses 2 jetfoils et 4 ferries, des pourparlers seront entamés prochainement avec le ministre Coëme concernant la restructuration de la RTM. On craint déjà que cela entraînera des licenciements parmi les 1.685 membres du personnel et que la capacité globale de la flotte, soit 6.490 passagers, 2.220 voitures ou 5.500 m linéaires de fret ro/ro, sera sensiblement réduite.

Quoi qu'il en soit, les décisions prises concernant les facilités d'embarquement et les tarifs promotionnels peuvent être qualifiées de positives. Le RTM devient de ce fait moins chère et plus rapide et pourra ainsi mieux se profiler dans la concurrence qui sévit déjà sur les liaisons transmanches.

Il est vrai que ces premières mesures devront être suivies de bien d'autres encore si la RTM veut vaincre la menace que fait peser sur elle le tunnel sous la Manche. De toutes les liaisons transmanches, elle est assurément la plus menacée, ce qui implique l'élaboration d'une toute nouvelle stratégie.

Afin de l'encourager dans cette voie, la Communauté portuaire d'Ostende vient d'attribuer son prix annuel «Bestenbustel» au Prins Filip. Que la RTM survive à la tourmente est sans conteste le désir le plus cher de tout Ostende maritime.

Henri Rogie



NIEUW

Hier zijn ze terug!

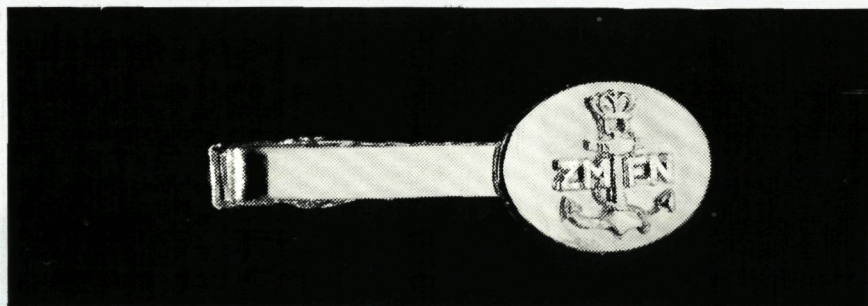
Dasspeld aan 250 fr. + 50 fr. portkosten

Manchetteknopen aan 400 fr. + 50 fr. portkosten

NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr. + 50 fr. frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 fr. + 50 fr. frais d'envoi



«OPERATIE SHARP VIGILANCE»

WESTHINDER STAND-BY

In order to monitor compliance with the provisions of UNSCR 713 and 757, TG418.1 will, from 01 october till 01 december 1992, as directed by the designated Naval WEU Commander (OPCON authority), conduct surveillance and embargo operations in the Adriatic sea and approaches».

De opdracht bestaat erin de naleving van volgende resoluties te controleren:

- UNSCR 713 houdt het verbod in op het leveren van wapens en andere militaire uitrusting aan alle partijen van het vroeger Joegoslavië.

- UNSCR 757 verbiedt alle import en export met uitzondering van medische goederen en voedsel naar Servië en Montenegro.

Een van de maatregelen om deze resoluties te laten respecteren, was het op punt stellen van een maritiem embargo. Dit embargo bestaat uit drie grote delen: enerzijds, het verzamelen van informatie «in sita» (op zee voor de Joegoslavische kust) over de schepen die goederen transporteren van en naar Joegoslavië, en anderzijds de controle van deze informatie op zijn echtheid in de diverse havens van inschepping en ontschepping der goederen.

Op dit ogenblik is een controle van de lading aan boord van de koopvaardij-schepen zelf, niet voorzien. Een bijkomende VN resolutie is hiervoor noodzakelijk.

Het verzamelen van de informatie op zee gebeurt door marineschepen in samenwerking met vliegtuigen (MPA) en helikopters.

Aktueel zijn er twee vlootverbanden in het gebied die samenwerken bij het uitvoeren van die opdracht: de WEU-



Bevelhebber Fregatkapitein Goethals W. samen met de wacht op de brug.

groep, bestaande uit 2 Italiaanse, 1 Frans, 1 Spaans en 1 Belgisch fregat, en een NATO-groep Standing Naval Force Hechtrvanean (SNFM).

Er zijn twee zones vastgelegd voor het uitvoeren van de controles op het embargo. Eerst en vooral is er de Staat van Otranto, de ingang tot de Adriatische Zee.

De scheepvaart is er tamelijk druk, ongeveer 60 schepen per dag. Het merendeel van de schepen hebben een Italiaanse haven voor begin- of eindbestemming.

Slechts enkelen zijn bestemd voor Joegoslavië of Albanië. In deze zone worden de meest challenges uitgevoerd. Praktisch alle schepen beantwoorden de vragen door marineschepen, slechts enkelen weigeren elk antwoord. De vragen behelzen de naam van het schip, zijn internationale roepnaam, zijn haven van registratie, zijn laatste bezochte haven en de volgende haven alsook zijn lading.

In geval een koopvaardij-schip de vragen weigert te beantwoorden, wordt zoveel mogelijk visuele informatie verzameld om het schip en zijn bestemming te kunnen identificeren. Een tweede zone is gelegen vlak voor de kust van Montenegro, juist buiten de territoriale wateren. Koopvaardij-schepen zijn er zeldzaam. Wel ontmoet men er bij kalme zee kleine, maar zeer snelle bootjes (30 à 40 knopen) die gebruikt worden voor het smokkelen (sigaretten, wapens?) tussen Joegoslavië en Italië.

In de huidige omstandigheden kan er niets tegen deze operaties ondernomen worden. Nationaal probeert de Italiaanse kustwacht hieraan wel iets te doen.

Gezien de nabijheid van de Montenegrijnse kust, moet hier wel rekening gehouden worden met de mogelijke aanwezigheid van de Servische marineschepen en vliegtuigen.



Uiterste waakzaamheid is geboden.

Surveillance en embargo operaties zijn wel bekend bij de Marine en hun uitvoering stelt normaal geen belangrijke problemen. Het verschil met gelijkaardige opdrachten uit het verleden, ligt in de extra gevoeligheid van deze opdracht. Die gevoeligheid is o.a. te wijten aan de ligging van het operatiegebied vlakbij een zone in burgeroorlog gewikkeld, de onzekerheid betreffende een eventuele Servische reactie ten opzichte van de schepen die het embargo uitvoeren en de noodzaak mogelijke wraakacties tegen UNPROFOR strijdkrachten te voorkomen.

De schepen moeten daarom uiterst waakzaam blijven en slechts optreden voor pure zelfverdediging indien nodig.

Na één volle maand in de zone en na het uitvoeren van een 200-tal challenges, heeft de Westhinder slechts één werkelijke overtreding van de VN-resoluties vastgesteld.

Het is duidelijk dat die verzamelde macht van marineschepen een afschrikking vormt voor elke reder of scheepseigenaar om lading en schip niet te riskeren in overtreding van het V.N. embargo.



Op zee- voor de Joegoslavische kust.

VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT V.Z.W.

In het verleden werd vastgesteld dat sommige leden van de Zeemacht of hun familieleden wel eens in financiële of materiële moeilijkheden verkeerden. Daar de hulp van de officiële instanties soms laattijdig verstrekt wordt, (bv. een overlevingspensioen wordt door het Departement van Financiën slechts afgewerkt 3 maanden na het overlijden) werd onder impuls van Divisieadmiraal L. Lurquin, toenmalig Stafchef van de Zeemacht en door een aantal personen van het actief- en reservekader van de Zeemacht, op 24 april 1965 de Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht v.z.w. opgericht.

Door de publikatie van de statuten in het Belgisch Staatsblad van 20 mei 1965 verkreeg de Vereniging meteen de rechtspersoonlijkheid en kon ze van wal steken.

Welke zijn haar doeleinden

De Vereniging komt tussenbeide ten voordele van het actief- en reservekader van de Zeemacht, alsmede van hun ascendenten en descendenten voor zover de hulp verstrekt door de officiële instanties onbestaande is of onvoldoende geacht wordt. In de praktijk betekent zulks dat de vereniging een onbeperkt actiedomein bestrijkt bij het toekennen van financiële, materiële en morele hulp en zulks ten voordele van alle leden van het actief- en reservekader van de Zeemacht en tevens van hun echtgenoten, hun kinderen en hun ouders.

Hoe gaat ze te werk?

Snel, doelmatig en rekening houdend met de financiële en (of) materiële behoeften van de begunstigten. De Vereniging werkt nauw samen met de gewestelijke bureau's van de sociale dienst van het leger, teneinde sociale wantoestanden op te sporen en aanvullende hulp van deze of van andere officiële instanties te bewerkstelligen.

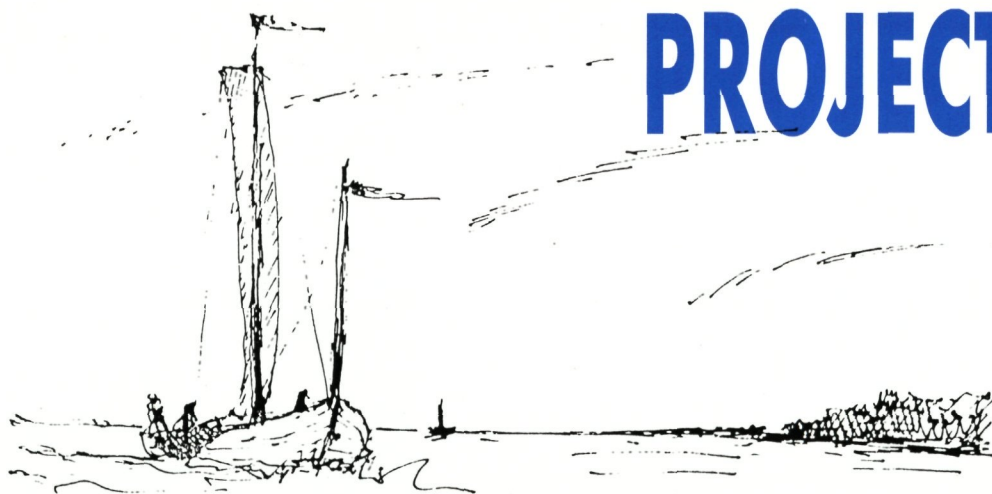
Dankzij de bijdragen van de leden, de opbrengst van het Galabal van de Zeemacht en diverse giften werden in de voorbije kwarteeuw ruim 3.000 bemanningsleden geholpen, hetzij door giften, hetzij door renteloze leningen. Op deze wijze werd in totaal niet minder dan 26 miljoen frank besteed. Er wordt vastgesteld dat nog meer dan vroeger de dienstverlening door «hulpbetoon in de Zeemacht» een welgekomen en noodzakelijke bijstand blijft want de voorbije 5 jaar werd de kaap van 2 miljoen frank per jaar aan uitgaven overschreden. De hulp van de Vereniging wordt inderdaad meer en meer ingeroepen in situaties waar de sociale wetgeving en de bestaande reglementering in gebreke blijven. Ondanks een streng beheer wordt er vaker dan vroeger de reserves aangesproken omdat het van jaar tot jaar moeilijker wordt om de uitgaven te dekken door de inkomsten.



Fregatkapitein CUYPERS R. bij de overhandiging cheque van 150.000 FB in naam van de Kas Bijzondere Diensten Vlootdagen aan de Voorzitter voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Maar dankzij de financiële en morele steun van de leden en alle sympathisanten zal de Vereniging zeker in staat zijn haar sociale en humanitaire taak in de toekomst voort te zetten. Deze taak is vandaag de dag meer onontbeerlijk dan voorheen.

Dankzij de administratieve inspanningen van o.m. kwartiermeester Vansteenkiste, 1ste meester-chef Bosteels, kwartiermeester De Deyne en kwartiermeester Schellinck, werden er de laatste jaren gemiddeld twee miljoen BF geschonken en geleend aan leden van de Zeemacht voor wie de sociale wetgeving of de bestaande reglementering in gebreke bleef.



PROJECT SCUTE

Sinds enkele maanden bouwen enkele volksmuzikanten samen met een dertigtal vrijwilligers opnieuw een houten SCUTE. Daarover deze bijdrage.

Over heel de wereld heeft men aandacht voor het maritiem verleden, en in plaats van het op te slaan in veel-
eer steriele musea willen steeds meer mensen dat rijke verleden levend houden.

Daarom is de vzw De Scute een traditionele scute gaan bouwen op de werf van Internautic in Blankenberge. In de mate van het mogelijke werkt men er met oorspronkelijke grondstoffen: inlands eikehout, vernis, teer, henneptouwen en katoenen zeilen.

De scute zal uiteindelijk 11.80 m (lengte) bij 4.80 m (breedte) meten. Dat alles werd door onze studiegroep na grondige voorstudie in plan gebracht.

De wil om deze scute te bouwen en te laten zeilen als een «varend monument» stijgt uit boven ieder commercieel belang. Zodra ze in de vaart is, zal men met deze Vlaamse scute deelnemen aan allerhande festivals en reünies van klassieke zeilschepen en kan zij vanuit haar thuishaven Blankenberge met passagiers of genodigden dagtrips of meerdaagse tochten maken langs de kust.

Naast het promoten van het traditioneel maritiem verleden zal de vzw De Scute ook initiatieven nemen zoals: openluchtactiviteiten, feestelijkheden met reünies van traditionele schepen met aandacht voor het cultureel verleden van de zeevaarders. Daarbij kunnen we verloren gegane ambachtelijke technieken herontdekken en demonstreren: netten boeten, breeuwen, zeiltannerij, schiemanswerk, huidplanken branden, blokken maken... Dat alles wordt omkaderd met dans en zeemansliederen, terwijl uit de kombuis geuren opstijgen van herlevende streekgerechten met gerookte haring, stokvis, wulken, vissoep, vispot, garnalen, krabben en kreeften.

De scuten waren de meest typische vissersschepen van onze kust. Het waren platbodems met zijzwaarden en oorspronkelijk twee rechthoekige loggerzeilen. De laatste actieve scuten haalden nog net het einde van de eerste wereldoorlog.

De typische bouwwijze van een scute bestond uit de combinatie van klinkerbouw met karweels-gewijze gevoegde planken op de bodem. Dit betekent dat de huid van de romp boven water met overnaadse gangen gebouwd wordt, terwijl het onderwaterschip gladboordig is.

Dit traditioneel olmehouten schip had een zéér stevige romp, maar wel zonder kielbalk, zodat de platbodem doorheen de branding op het strand kon «stranden» en blijven liggen.

Projectwaarde

De kennis van ons verleden is essentieel om in harmonie te leven met het heden en om onze toekomst voor te bereiden.

• Cultureel aspect

Door de bouw van de scute met zijn traditionele constructietechnieken en tuigage. Ook het gebruiken van verloren gegane specifieke maritieme technieken zoals touwslagen, zeilen maken, masten maken, schiemanswerk, blokken maken, scheepsbeslag smeden enz.

• Toeristisch aspect

De scute zal een schitterend nostalgisch en romantisch beeld geven in zijn thuishaven en zo een forse aantrekkingspool betekenen voor de kuststreek.

• Educatief aspect

Verschillende onderwerpen komen hier aan bod: houtbouw, oceanografie, aanleren van oude visserijtechnieken en het zeilen met platbodemschepen.

• Sportief aspect

Door deelname aan sportieve festiviteiten i.v.m. traditionele schepen.

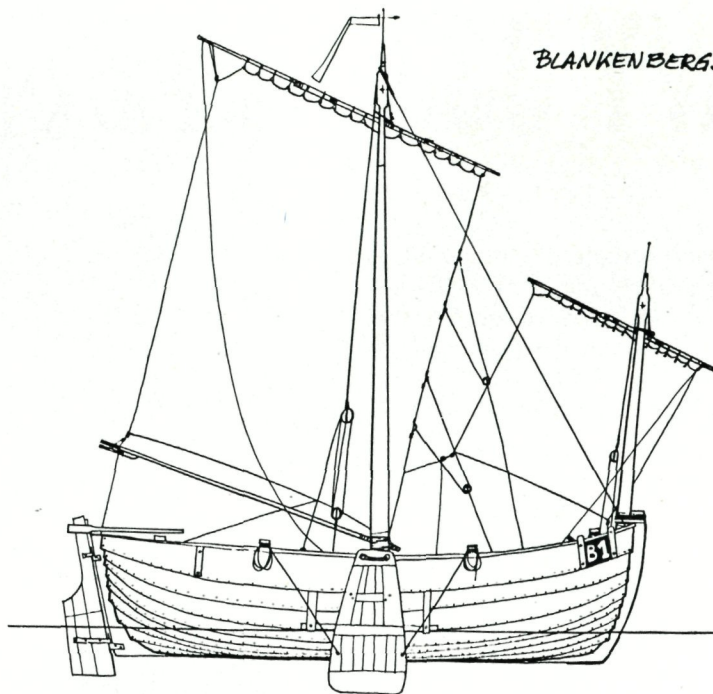
Avontuur

Het avontuur waarin de scutbouwers zich hebben gestort, kan ook uw avontuur worden... U kunt ons een handje komen toesteken of even goed ons erfgoed in de vaart houden door een financiële bijdrage. Bent u net als wij gebeten door de zee en haar schepen, aarzel dan niet met ons van wal te steken en beleef dit avontuur samen met ons.

Inlichtingen kunnen bekomen worden bij vzw De Scute Ringlaan Zuid
139, 8420 De Haan
(Tel. 059/23.46.33)

Afspraak:

Op 20 mei 93 word er kiellegging ge-
vierd en vanaf die datum wordt er
buiten gebouwd.



BLANKENBERGSE SCUTE

POMPLIED

POMPLIED

KROOR

VOORZANGER

Mijn vader vaart al op de zee

KROOR

Falderna, de va al op de zee
Falderna, de va al op de zee

VOORZANGER

Mijn vader vaart al op de zee, he

KROOR

He va falderna va op de zee
Hoe va falderna va op de zee

1) Mijn vader vaart al op de zee ! Falderna, de va al op de zee
2) Wat doet Uw vader al op de zee ? Falderna, de va al op de zee
3) " " " " " " Falderna, de va al op de zee
4) Mijn vader vindt daar een vis
5) Wat doet Uw vader al met die vis " "
6) Mijn vader sleept hem uit zijn vel " "
7) Wat doet Uw vader al met het vel
8) Mijn vader maakt daarmee een leus
9) Mijn vader spint daarmee zijn geld
10) Mijn vader koopt daarmee wat hout
11) Mijn vader bruid daarmee een schuit
12) Mijn vader vaart daarmee op zee

du... du...

Echte Muziek : Herman Duit (POMPLIED voor de hongerst. SUITE)

Beschrijving

De Blankenbergse schuit, het oudste nog bekende type van vissersschip van de Vlaamse kust dat enige verwantschap vertoont met de oude pink en de bom. Het was een strandschip dat nabij haar thuishaven landde. Na de openstelling van de haven van Blankenberge in 1888 en de opkomst van de sloepen nam het aantal schuiten voortdurend af. In 1904 werd de laatste schuit met het oude tweemasttuig uit de vaart genomen. Na WO-I waren ze praktisch verdwenen. De Blankenbergse schuit had een plat vlak van karveel gelegde planken die in voor- en achterscheg en aan de kim overgingen in overnaads werk. De tuigage bestond uit een grote paalmast met een loggerzeil en een fokkemast, vlak achter de voorsteven, eveneens getuigd met een loggerzeil. De zwaarden waren breed en zwaar, het roer was vissend. Het gehele schip was primitief gebouwd. De laatste schuiten hadden een doorlopend dek en het oude loggertuig was door een kottertuig met één mast vervangen. Afmetingen: L. 11,5 m; Br. 5 m; Hog 2 m. Draagvermogen 21 ton.

NAVY 333

NICE TO KNOW

Après la catastrophe d'Oostduinkerke en 1969, durant laquelle 7 membres de la Force Navale ont perdu la vie, un comité des Dames a été mis sur pied: NAVY 333, un comité d'aide à la Force Navale.

Le but premier fut de donner réconfort et soutien ainsi que de monter compréhension et compassion aux familles touchées par le drame.

NAVY 333 est représenté par un groupe de dames, épouses et/ou veuves du personnel de la Force Navale. Sa présidente est Madame CUYPERS.

NAVY 333 apporte une aide pour tous les problèmes sociaux, prête une oreille attentionnée et encourage tout qui les consulte.

NAVY 333 aide les veuves, veufs, orphelins et handicapés membres de la Force Navale. Rassemblés à l'occasion d'un dîner ou d'un petit voyage, ils peuvent se rencontrer et rester en relation avec la Force Navale.

Le plus important pour NAVY 333 sera l'animation offerte durant les « Vlootdagen » à Zeebrugge. NAVY 333 ne veut pas faire de grands projets mais plutôt créer un bien de solidarité et d'humanité, un élément que l'on ne peut pas plus sous estimer aujourd'hui.

Pour de plus amples informations sur le comité des Dames, NAVY 333, prendre contact avec:



Wie meer informatie wenst over het damescomité NAVY 333 kan altijd contact opnemen met:

Mevrouw CUYPERS
Kievitstraat 26
8310 Brugge 4
(050) 35 46 40

Mevrouw PARMENTIER
Oude Hoogweg 71
8310 Brugge 3
(050) 37 35 54 of
(050) 54 53 85 toestel 3278

Na de grote ramp te Oostduinkerke in 1969 waarbij zeven mensen van het Zeemachtpersoneel het leven lieten werd een damescomité opgericht: NAVY 333, onderling verbond hulpbetoon Zeemacht.

Men stelde als hoofddoel menselijke warmte en ondersteuning aan te bieden, begrip en medeleven te tonen aan de getroffen families.

NAVY 333 bestaat uit een groep dames, echtgenoten en/of weduwen van het Zeemachtpersoneel met als voorzitterster Mevrouw CUYPERS.

NAVY 333 biedt een helpende hand bij sociale problemen en staat steeds ter beschikking voor een opbeurend gesprek of een luisterend oor.

NAVY 333 vangt weduwen, weduwnaars, wezen en mindervaliden van Zeemachtpersoneel op en brengt hen samen voor een etentje of een reisje, waar onderlinge contacten gelegd worden en waardoor deze familieleden zich blijvend verbonden voelen met de Zeemacht.

NAVY 333 spijskt zelf haar kas, hoofdzakelijk door wat animatie te bieden op de Vlootdagen te Zeebrugge.

Het zijn geen grote projecten die wij vooropstellen, maar veeleer een blik van solidariteit en menselijkheid, iets wat de dag van vandaag niet te onderschatten is.



1992 WAS CRISISJAAR VOOR BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Voor de Belgische zeevisserij was 1992 beslist het slechtste jaar ooit gekend. Onrust en paniek overheersten visserij, scheepswerven en visverwerkende nijverheid. De verscherpte EG-voorschriften inzake quotabeleid en vlootsanering tastten immers de leefbaarheid van de visserij-industrie sterk aan, terwijl 's lands regering te laks optrad in de belangenverdediging van deze sector. België heeft de kleinste visserijvloot van de Europese zeelanden, maar moet percentsgewijze het meest inleveren in het kader van het EG-herstructureringsbeleid. Onze regeringsverantwoordelijken werden dan ook verweten weinig efficiënt op te treden bij het behartigen van onze belangen bij de Europese Commissie. Wat meer is: zowel op federaal als op gemeenschapsniveau was er gebrek aan gecoördineerd beleid inzake visserij.

Rendement in het gedrang

Dit alles had zijn weerslag op de produktiviteit van de vloot. Inderdaad, volgens voorlopige gegevens daalde in 1992 de visaanvoer in eigen havens met zo'n 13% tot 24.000 ton. Het kleine aanbod alsmede de daling van de gemiddelde visprijs hadden voor gevolg dat de globale aanvoerwaarde met ongeveer 17% terugviel tot BEF 2,6 miljard. Deze aanvoerhoeveelheid vertegenwoordigde nog geen 30% van 's lands

visconsumptie, zodat grotere hoeveelheden vissoorten uit het buitenland moesten ingevoerd worden. Daarbij dient genoteerd dat steeds meer Belgische vaartuigen in Nederland en Engeland gingen veilen, waar ze voor hun vangsten betere prijzen kregen. Dit alles illustreert duidelijk welke moeilijke situatie er in 1992 heerste op gebied van visveiling.

Voegen we waarbij de verscherpte quotaregeling ons opgelegd door de Europese Commissie en de vele aanvullende maatregelen genomen door 's lands overheid ten einde onze vloot zo lang mogelijk operationeel te houden. Dit was beslist geen makkelijke taak en in dit opzicht verdient de Rederscentrale beslist alle lof voor haar inzet om het rendement en de leefbaarheid van onze vissersvloot zoveel mogelijk veilig te stellen.

Vloot verder afgeslankt

Naast het rendabiliteitsprobleem was er in 1992 ook het nijpend probleem van de afslanking van de vloot. Zowel in tonnenmaat als in drijfkracht overschrijdt onze vloot de maxima opgelegd door de Europese Commissie. Gevolg daarvan is dat nieuwbouw van vissersschepen verboden bleef en vervangingsbouw enkel toegelaten werd mits inlevering op het drijfvermogen. Dit had de veroudering en afslanking van de vloot voor gevolg. Slechts 195 schepen bleven aldus bemand eind 1992. Thans is onze vloot gereduceerd tot

globaal 26.627 brutoton en 105.415 pk. Het nieuwe oriëntatieprogramma 1993-96 goedgekeurd op 1 december 1992 voorziet een verdere reductie van de tonnenmaat met 32%, en dit van het motorvermogen met 26%. In concrete cijfer uitgedrukt betekent dit een afslanking van de vloot met minstens 1/3 tot zo'n 130 vaartuigen. Dit is onaanvaardbaar want de verdere leefbaarheid van de vloot komt hiermee in het gedrang.

Hieraan gekoppeld was er in 1992 het Fishlink-probleem, dat wij in een vorig artikel breedvoerig uiteenzetten, en dat de uitvlagging van hoofdzakelijk Oostendse vaartuigen naar Nederland voor gevolg had. De oneerlijke praktijken hieraan verbonden, oogluikend toegelaten door de n.v. Gimvindus, verergerden in gevoelige mate de crisistoestand in 's lands visserijmiddens.

Wijzen wij tenslotte op het machtingingsbesluit van de federale regering en op het beëindigingsstelsel van het Vlaamse Gewest, die tot doel hadden de vlootcapaciteit verder in te krimpen. EOGFL-steun werd in 1992 slechts toegekend voor 8 moderniseringsprojecten van vissersvaartuigen toegekend. Dit is inderdaad bitter weinig.

Bemanningsstekort en teloorgang van scheepsbouwindustrie

Verder was er in 1992 de bemanningsproblematiek die schrijnender dan ooit was. Het vissersbe-

roep is bijzonder hard en geniet weinig waardering. Daarom ook heeft het weinig aantrekkingskracht op de jeugd. Positief in 1992 was evenwel de interesse voor het Nautische Centrum en het feit dat het schooljaar 1992-93 in het visserijonderwijs meer leerlingen telde dan voorheen. De gevoerde promotiecampagne voor deze scholen leverde gelukkig enig resultaat op, wat niet wegneemt dat het bemanningstekort een nijpend probleem bleef in 1992.

Tenslotte betekende 1992 ook een crisissituatie voor de scheepsbouwindustrie gespecialiseerd in vissersvaartuigen. De n.v. Fishlink zorgde ervoor dat buitenlandse werven en herstellingsbedrijven bevoordeligd werden t.o.v. Vlaamse bedrijven, zodat verschillende scheepswerven van alhier over kop gingen. In Oostende bijvoorbeeld bleef slechts één werf overeind in 1992. Ook in deze sector was de toestand dus vrij alarmerend.



Positief in 1992 was de renovatie van de pakhuizen in de Oostendse vismijn, de verdere uitbouw van de nieuwe vissershaven in Zeebrugge, en de goedgekeurde plannen voor de modernisering van de Nieuwpoortse vismijn. Dit zijn de enige lichtpunten van het voorbije jaar dat, overzichtelijk bekeken, er vrij somber uitzag voor de 7.000 mensen die in de kust-

provincie van de Zeevisserij moet leven.

Concluderend is het duidelijk dat de Belgische Zeevisserijsector in 1992 een ingrijpende mutatie onderging, die weinig goeds voorspelt voor de komende jaren.

OOSTENDSE ZEEVISSERIJ- SECTOR IN DE PROBLEMEN

Voor de Oostendse vissers wordt 1992 het slechtste jaar sinds 1988. Sedert de verscherping van de EG-maatregelen kan de toestand in de zeevisserijsector van de Ensorstad allesbehalve schitterend genoemd worden. In tal van domeinen heerst immers een duidelijke malaise.

De enige positieve noot is het initiatief van het Oostendse stadsbestuur om vismijnhal en pakhuizen te renoveren. Sommigen beweren dat deze modernisering echter veel te laat

komt daar Zeebrugge intussen een heel nieuwe vissershaven aan het uitbouwen is. Ook de visverwerkende bedrijven blijven het goed doen, maar hier wordt ook ingevoerde vissoorten verwerkt.

Vlootbeperking en EG-quota

Volgens het oriëntatieprogramma opgelegd door de Europese Commissie moet de Belgische vloot

eind 1992 tot maximum 92.000 pk gereduceerd worden, daar waar ze nu nog zo'n 107.000 pk globaliseert. Om dit peil te bereiken is nieuwbouw strikt verboden en zijn de slooppremies gevoelig verhoogd. Enkel vervangingsbouw en modernisering van bestaande vaartuigen zijn toegelaten. Oostende, die de oudste vloot van onze vier vissershavens bezit, is door deze beperkende maatregelen dan ook het zwaarst getroffen. Sinds 1987 verloor ze hierdoor een 30-tal schepen. Door gebrek aan nieuwbouw verliest

de vloot aan rendement. Zo is de aanvoer in de Oostendse vismijn reeds gedaald onder de 10.000 ton met een globale besomming van amper BEF 1 miljard.

Daartegenover stellen we vast dat de Zeebrugse aanvoer blijft schommelen rond de 16.000 ton met een besomming van zo'n BEF 1,7 miljard. Wél dient aangestipt dat Zeebrugge veel middenslagtreilers telt, die op de vangst van edele vissoorten zijn afgestemd. De beperkende EG-maatregelen inzake vangstquota hebben ook hun nefaste gevolgen, maar Zeebrugge schijnt hieronder minder te lijden dan Oostende.

Fishlink-perikelen

Ook heeft de Oostendse visserijvloot te kampen met een nijpend bemanningstekort. Het harde labeur van zeevisser trekt de jongeren niet meer aan en ook het visserijonderwijs kreeg zware klappen door de saneringspolitiek van wijlen minister Coens.

Een en ander bracht niet alleen de sloop van Oostendse vaartuigen met zich mee, maar ook de verkoop ervan aan Nederlandse reders die aldus op Belgische vangstquota kunnen vissen.

Met de Oostendse scheepsbouw liep het ook fel achteruit. Twee werven, gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen, zijn onlangs over kop gegaan zodat nog één enkele scheepswerf overblijft. Aan deze teloorgang zou de Zeebrugse lobby «Fishlink» mede schuld dragen, zo meent men althans in Oostendse visserijmiddens.

Dit vergt evenwel enige uitleg.

De investeringsmaatschappij Fishlink werd in 1990 gesticht als dochteronderneming van de GIMV met als doel de visserijsector en aanverwante scheepswerven te steunen door het verlenen van o.m. leningen. Nederlandse scheepswerven zouden intussen, via dochterondernemingen van Fishlink, erin geslaagd zijn vervangingsbouworders binnen te rijven. Alzo zou volgens de Rederscentrale reeds minstens 15 schepen, waaronder veel Oostendse, naar Nederland en Zeebrugge zijn uitgevlagd.

Oostende probleemgebied

Aldus beleeft men thans het eigenaardige fenomeen dat de overheid via haar investeringsmaatschappijen de oorzaak is dat de Oostendse vloot en haar aanvoer in de gerenoveerde vismijn aan het af-

slanken zijn. Veel Fishlink-vaartuigen gaan ook geregeld mijnen in Nederlandse havens om te sparen op hun beperkt aantal vaardagen. Dergelijke praktijken dienen allerm minst de leefbaarheid van de kleine Vlaamse visserijsector en die van Oostende in het bijzonder.

In een studie verricht door de KUL in opdracht van de Europese Commissie met als titel «Regional, Socio-Economic Study in the Fishery Sector», worden de nog te verwachten problemen geschetst en gesuggereerd dat Oostende en vooral Bredene, waarvan 15% van de beroepsbevolking tewerkgesteld is in de visserij, zouden erkend worden als probleemgebied.

De Oostendse Havengemeenschap meent dan ook dat het hoogtijd is dat de lokale visserijmiddens overheidssteun moeten krijgen om hun vloot en haar aanvoermogelijkheden in eigen vismijn te vrijwaren. Ook vanuit de bedrijven moeten vernieuwende initiatieven genomen worden. Met een geschikt visserijdok en een gerenoveerde vismijn die aan de strengste EG-voorschriften voldoet, moet Oostende het beslist beter kunnen doen.

Daarom ook richt de Oostendse Havengemeenschap een oproep tot de lokale politici en de mensen uit de visserijsector: «Debout les crabes, la marée monte.».

Henri ROGIE



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtsdas»?

SCHEVE SCHEPEN

MEI-DECEMBER 1993

Weet U waarom de Chinezen Amerika niet ontdekten?

Wel verwonderlijk als je weet dat de «Santa Maria» bijna vijfmaal kleiner was dan het admiraalschip van de beroemde Chinese ontdekkingsreiziger Zheng He! Nooit bij stilgestaan?

Dan wist je waarschijnlijk ook niet dat de Chinezen reeds in de 5e eeuw een raderboot bouwden, of hun schepen uitrustten met waterdichte schotten, 16 eeuwen voordat dit principe in West-Europa doordrong.

Er zijn trouwens nog veel meer fascinerende aspecten aan die Chinese schepen. Wil je er alles van weten, dan zien wij elkaar ongetwijfeld in 1993 in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

«Scheve schepen. De vormenrijkdom van de Chinese scheepsbouw»

Emile Beuckeleers, eertijds conservator van het Stedelijk Scheepvaartmuseum, ontdekte in 1925 bij toeval in een bergplaats van de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis te Brussel een collectie scheepsmodellen uit China. Twee jaar later werden ze, door toedoen van minister Camille Huysmans, aan het Antwerps museum overgedragen.

De voorgeschiedenis van deze collectie is vrij duister.

Waarschijnlijk ontstonden de modellen op het eind van de 19e eeuw in China en waren ze bedoeld om in het buitenland de vormenweelde van de Chinese scheepsbouw te illustreren. Wij weten dat ze in 1904 deel uitmaakten van de inzending van de Chinese regering voor de wereldtentoonstelling in St. Louis, U.S.A. Eén jaar later was de collectie te zien op



een tentoonstelling te Luik, waarna ze voor een periode van 20 jaar spoorloos verdween. Pas in 1948 werd begonnen aan een verantwoorde restauratie, waarbij men er in slaagde om 85 van de oorspronkelijke 125 modellen terug in hun oude glorie te herstellen.

Op een tentoonstelling in 1950 in het Museum voor Land- en Volkenkunde te Rotterdam werden 54 modellen uit de collectie tentoongesteld. Op de tentoonstelling «Mensch und Meer» ter gelegenheid van de Olympische Spelen in Kiel in 1972 werden eveneens een aantal modellen getoond, evenals op de tentoonstelling «Hemel en Aarde» in 1988 te Brussel.

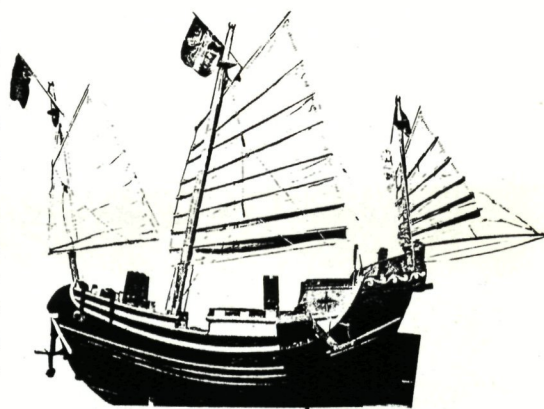
In 1993 zal de collectie echter voor de eerste maal in haar globaliteit worden voorgesteld. Wellicht gaat het hier om de grootste collectie Chinese scheepsmodellen ter wereld, die tot nu toe echter alleen aan insiders bekend was. Wij rekenen dan ook op een internationale belangstelling van zowel vaklui als van het gewone publiek.

De tentoonstelling zal een algemeen overzicht geven van de Chinese scheepvaart op het einde van de vorige eeuw. Hierbij zal de nadruk gelegd worden op zowel de rijke verscheidenheid van de inheemse scheepstypes als op de belangrijke technische innovaties die in China werden ontwikkeld, dikwijls reeds vele eeuwen voor deze in het Westen bekend werden. Aan de begeleidende catalogus werken zowel binnen- als buitenlandse specialisten mee.

Tijdens de openingsweek zal voor het Steen een *echte jonk* worden opgesteld.

Ter begeleiding van de tentoonstelling wordt een uitgebreide *catalogus in het Nederlands en het Engels* voorzien, met bijdragen van binnen- en buitenlandse specialisten. Voor de geïnteresseerde zelfbouwers zal een eenvoudig *constructieplan van een kleine sampan en een bouwdoos voor een modeljonk* worden aangeboden.

Voor meer inlichtingen kan U steeds contact opnemen met W. Johnson, wd. adj.-conservator, of mvr. R. Jalon, wetenschappelijk-assistent, p/a Nationaal Scheepvaartmuseum, Steenplein 1, 2000 Antwerpen, tel. 03/232.08.50



INFO RESERVE

NEVER CHANGE WINNING TEAMS!

Le 29 janvier dernier, nos responsables politiques ont tranché sur la question de la réforme de l'armée et ont défini les grandes lignes de sa réorganisation. Il reste à présent aux états-majors militaires d'adapter concrètement l'outil à ces nouvelles décisions, mais en lui conservant une efficacité optimale compte tenu du contexte international que nous connaissons actuellement.

En effet, plus que jamais vu l'accroissement des tensions et des conflits dans le monde, de la résurgence significative des mouvements extrémistes ou religieux, il est impératif pour nos démocraties occidentales de disposer de moyens d'intervention suffisants pour assurer aide et assistance aux

populations en proie aux offres de la guerre. Et force est de constater qu'actuellement nos forces militaires n'ont jamais été autant sollicitées pour des opérations à l'étranger.

Si les responsables de la défense militaire d'un pays se basent sur les préceptes de polémologie alliés à une longue expérience, pour accomplir leur mission, ils s'efforcent aussi de former et d'instruire leurs cadres en permanence pour que l'acquis de connaissances techniques et pratiques accumulé au cours des décennies ne soit pas irrémédiablement perdu ou frappé d'inanité.

En ces temps où d'aucun se pose des questions quant au devenir de nos

Forces Armées, et de notre Force Navale en particulier, il est réconfortant de constater que nombreux sont les cadres de réserve par exemple, qui participent régulièrement et de façon active, aux différentes sessions de formation et de promotion organisées au sein de nos unités de réserve.

A preuve, la présence de près de 80 off, sous-off et 1MAT (R) venus assister le 16 janvier dernier à une journée d'Instruction organisée par la Div Mar (R), Comd Div FKP (R) R. Vermeersch, au cours de laquelle ils souscrivirent en masse aux multiples rappels prévus dans le cadre du programme 1993 de cette division d'Infanterie de Marine de réserve.

De même, les journées «Training Exercices» et autres «Three Nations NCS Exercices» déjà organisées cette année par la Div NCSO (R), Comd Div CPC (R) G. Van Overmeire, recueillèrent également un franc succès de participation et un réel intérêt de la part de ses O R.

Et parmi ceux-ci, une majorité de jeunes 2 EV et EDV, preuve qu'il existe chez ces volontaires une volonté d'action et une prise de conscience d'avoir avant tout des devoirs vis-à-vis de leur pays, et... quelques droits! Et que pour préserver ces droits, il faut pouvoir disposer de moyens pour les défendre.



(NCSO-R) Never change..



.. winning teams! (Div Mar-R).

Ce doit être là la motivation et la raison du choix de tout soldat qui s'engage à défendre son pays, en gratitude de tout ce que lui apporte celui-ci.

Certes les temps changent, les situations géo-politiques se métamorphosent constamment et les mentalités évoluent.

Comme le soulignait récemment le Comte Pierre Harmel, « Le civisme à mes yeux, ne correspond plus aux périodes héroïques, ni aux combats glorieux. Le civisme d'aujourd'hui, c'est celui de la paix, de la justice sociale, de la dignité humaine. (..) Ce système politique, le plus exigeant de tous, impose à chacun un grand courage au travail ».

Pour garantir cette nouvelle conception du civisme, il faut donc que les nations conservent les moyens de leur politique; seuls garants de la maîtrise de leur destinée.

Saint Bernard du Spuikom.



Nieuw!

**Witte badjas met logo « Belgian Navy » op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- fr. + 50,- fr. portkosten

INFO MARINE

Een opmerkelijke dame

Fort Benning / Georgia USA - Militair Olympisch Kampioenschap.

Het was Tweede Meester VIERENDEELS Josianne, tewerkgesteld bij COMINAV, die van 01 NOV tot 12 NOV 1992 deelnam aan de reeks Dames gewerschieten. Alhoewel ze niet in de internationale finale kwam, eindigde ze toch als eerste Belgische deelnemster. Dit kan in deze toch bijzondere zware discipline niet onopgemerkt voorbijgaan.

Aan 2MR Vierendeels en haar trainer Cdt. Dielen: Well done!

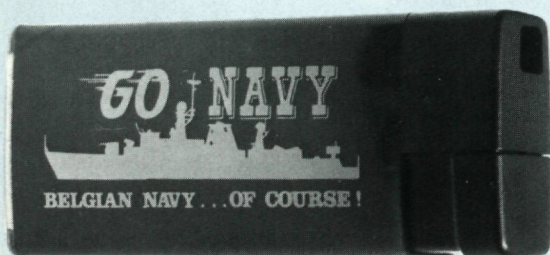
Une dame remarquable

Fort Benning / Georgia USA - Championnat Olympique Militaire.

Le Second Maître VIERENDEELS Josianne, employée à COMINAV, a participé à l'épreuve de tir féminine, du 1 novembre au 12 novembre 1992.

Bien qu'elle n'ait pas atteint la finale internationale, elle a terminé première Belge. Au vu de la discipline, cela pouvait être passé sous silence.

Au Second Maître Vierendeels et à son entraîneur le Cdt Dielen: Well done!



AANSTEKER BRIQUET

80,- FB

+ 35,- FB verzendingskosten
+ 35,- FB frais d'envoi

A961 naar Somalie

Op 21 december 1992 verliet de A961 ZINNIA Zeebrugge om naar Somalië te gaan onder het bevel van de Korvetkapitein A. VINCK.

De naam van de operatie is EQUATOR KISS. De A961 ZINNIA moet instaan voor de noodzakelijke logistieke steun voor de operaties van onze para-commando's in Kismayo.

Het schip is op 29 januari 1993 MOMBASA moeten binnenlopen om een technisch defect te herstellen.

Op 11 februari 1993 heeft de ZINNIA terug zijn taak opgenomen te Kismayo.

De bemanning die op 25 februari 1993 afgelost werd, kwam in België terug aan op 28 februari 1993.

De nieuwe bemanning staat onder het bevel van de Korvetkapitein J.-C. JABLONSKI.

Envoi du A961 ZINNIA en Somalie

Le 21 décembre 1992 le A961 ZINNIA a quitté Zeebrugge pour la Somalie sous le commandement du Capitaine de Corvette A. VINCK.

Nom de l'Opération EQUATOR KISS.

Le A961 ZINNIA doit fournir le soutien logistique nécessaire aux opérations de nos para-commandos à Kismayo.

Le 29 janvier 1993, le navire a fait escale à MOMBASA pour ravitaillement et a dû réparer une panne au système de contrôle du pas variable de l'hélice.

Le 11 février 1993 après réparation, le ZINNIA a repris sa mission à Kismayo.

L'équipage remplacé le 25 février 1993 est rentré en Belgique le 28 février. Le nouvel équipage est placé sous le commandement du Capitaine de Corvette J.-C. JABLONSKI.



WESTDIEP naar Servische kust vertrokken

Woensdagmorgen 6 januari jl. is de F911 - Westdiep vanuit de marinebasis van Zeebrugge afgevoerd naar de Adriatische zee, met als opdracht - aflossing van de Westhinder.

De controle van het VN-embargo tegen ex-Joegoslavië moet doorgaan.

De Westdiep werd uitgewuifd door heel wat familie en kennissen, maar ook Minister Willockx was op het appel.

Als burgemeester van de stad St-Niklaas was hij de vertegenwoordiger van de peterstad van de Westdiep.

De Westdiep wordt terugverwacht in zijn thuishaven Zeebrugge op 02 april 10.00 Hr.

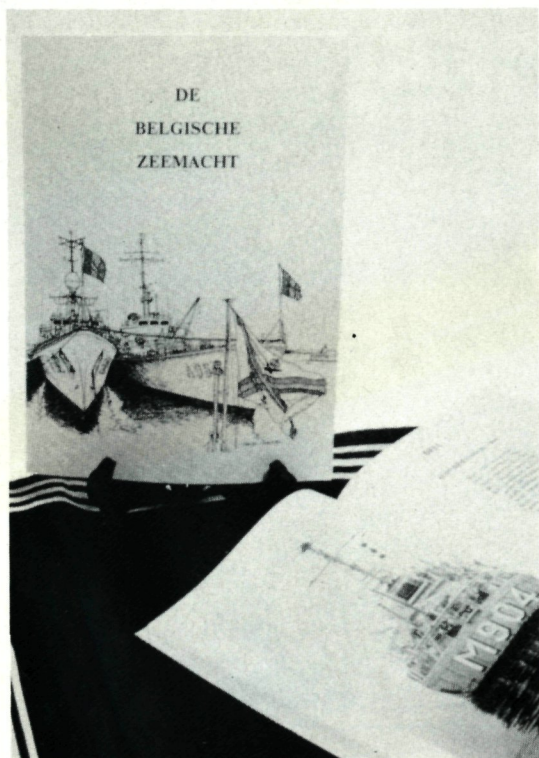


Départ du WESTDIEP

Le F911 WESTDIEP a quitté Zeebrugge pour relever le F913 WESTHINDER en mer Adriatique. La mission consiste dans le contrôle du trafic maritime dans le Détroit d'OTRANTE ainsi que devant la côte du Monténégro.

Familles et connaissances étaient au rendez-vous pour l'«aurevoir» au Westdiep. Le Ministre Willockx, représentant St. Niklaas, la ville marraine du F911-Westdiep était aussi présent à ce jour.

Le retour du Westdiep est prévu au port de Zeebrugge pour le 02 avril 1993 à 10.00 heure.



De Belgische Zeemacht

G. SCHOONVAERE

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 50 fr. portkosten *enkel door gekruiste check.*

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met de badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden.
Prijs: 200 F + 35 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tous cas, vous montrer avec le badge de la ZM.
Prix: 200 FB + 35 FB frais d'env.

Le 22 janvier 1993 le WESTHINDER est rentré à Zeebrugge

Depuis le 22 novembre 1992, la résolution 787 de l'UEO autorise l'inspection et la vérification effective du chargement ainsi que le détournement éventuel des navires marchands vers BRINDISI. Cela signifie la fin de l'opération SHARP VIGILANCE et le début de l'opération SHARP FENCE.

Le F913 WESTHINDER a contrôlé 594 navires, arraisonné 17 et en a détournés 4 vers BRINDISI.



Terugkeer F913 WESTHINDER op 22 november 1992 te Zeebrugge. Dit betekende het einde van Operatie SHARP VIGILANCE.



WESTDIEP naar Servische kust vertrokken

Woensdagmorgen 6 januari jl. is de F911 - Westdiep vanuit de marinebasis van Zeebrugge afgevoerd naar de Adriatische zee, met als opdracht - aflossing van de Westhinder.

De controle van het VN-embargo tegen ex-Joegoslavië moet doorgaan.

De Westdiep werd uitgewuifd door heel wat familie en kennissen, maar ook Minister Willockx was op het appel.

Als burgemeester van de stad St-Niklaas was hij de vertegenwoordiger van de peterstad van de Westdiep.

De Westdiep wordt terugverwacht in zijn thuishaven Zeebrugge op 02 april 10.00 Hr.

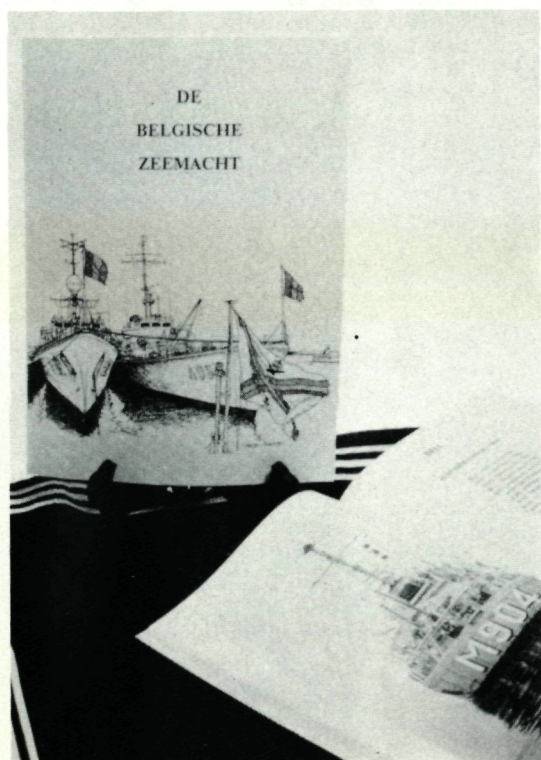


Départ du WESTDIEP

Le F911 WESTDIEP a quitté Zeebrugge pour relever le F913 WESTHINDER en mer Adriatique. La mission consiste dans le contrôle du trafic maritime dans le Détroit d'OTRANTE ainsi que devant la côte du Monténégro.

Familles et connaissances étaient au rendez-vous pour l'«aurevoir» au Westdiep. Le Ministre Willockx, représentant St. Niklaas, la ville marraine du F911-Westdiep était aussi présent à ce jour.

Le retour du Westdiep est prévu au port de Zeebrugge pour le 02 avril 1993 à 10.00 heure.



De Belgische Zeemacht

G. SCHOONVAERE

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 50 fr. portkosten *enkel door gekruiste check*.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met de badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden.
Prijs: 200 F + 35 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tous cas, vous pouvez vous montrer avec le badge de la FN.
Prix: 200 FB + 35 FB frais d'envoi.

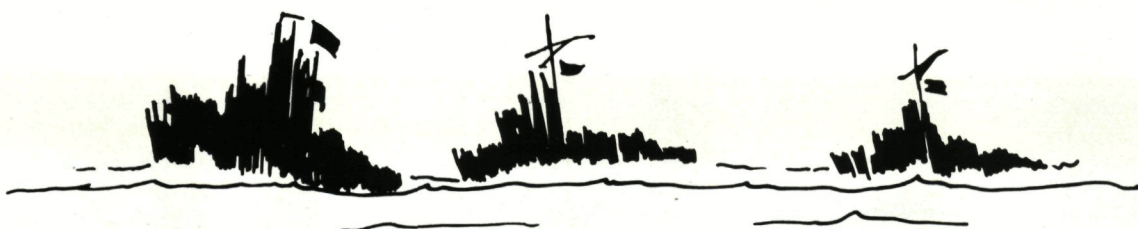
Le 22 janvier 1993 le WESTHINDER est rentré à Zeebrugge

Depuis le 22 novembre 1992, la résolution 787 de l'UEO autorise l'inspection et la vérification effective du chargement ainsi que le détournement éventuel des navires marchands vers BRINDISI. Cela signifie la fin de l'opération SHARP VIGILANCE et le début de l'opération SHARP FENCE.

Le F913 WESTHINDER a contrôlé 594 navires, arraisonné 17 et en a détournés 4 vers BRINDISI.



Terugkeer F913 WESTHINDER op 22 november 1992 te Zeebrugge. Dit betekende het einde van Operatie SHARP VIGILANCE.



VOORSTELLING EMBLEEM COMINAV

Op 29 januari 1993 werd in het kwartier LTZ V. Billet het embleem voorgesteld aan de recruten die er hun basisopleiding beëindigden.

De troepen, ongeveer 120 recruten, stonden onder het bevel van de Fregatkapitein E. Defer en onder voorzitterschap van Kapitein-ter-zee L. Vanden Eycken, Commandant COMINAV.

De ouders van de recruten waren voor de gelegenheid uitgenodigd op de plechtigheid.

Volgende eervolle onderscheidingen werden uitgereikt :

Militaire ereteken 1e klas voor anciënniteit

2MR VIERENDEELS Josiane

KMT JOORIS Patrick

KMT SOMERS Erwin

KMT STUBBE Ingrid

Militaire eretekens tweede klas voor anciënniteit

1MT BILLIET Philip

1MT VAN MULLEM Filip

PRESENTATION DE L'EMBLEME FN

Le 29 janvier 1993, l'emblème de la Force Navale, a été présentée aux recrues de Quartier LTZ V. Billet. Recrues qui terminaient leur instruction.

La troupe, environ 120 recrues, était sous le commandement du capitaine de Frégate E. Defer et sous la présidence du Capitaine de Vaisseau L. Vanden Eycken, Commandant COMINAV.

A cette occasion, les parents de recrues étaient cordialement invités.

Les honneurs ont été rendus aux personnes suivantes:
Médaille d'honneurs militaire de 1e classe ancienneté:

2MR VIERENDEELS Josiane

OMT JOORIS Patrick

OMT SOMERS Erwin

OMT STUBBE

Médaille d'honneurs militaires de seconde classe pour ancienneté:

1MT BILLIET Philip

1MT VAN MULLEM Filip



26e Galabal van de zeemacht

Traditiegetrouw vond op 5 februari jl. het 26e Galabal van de Zeemacht plaats in het Casino-kursaal te Oostende.

Dit mondaine avondfeest was qua stemming beslist één van de beste dat de zeemacht gekent heeft.

Bijzonder belangrijk is niet alleen de sfeer en de standing van deze avond, die het imago van de zeemacht zeker ten goede komen, maar uiteraard ook de opbrengst die integraal ten goede komt aan het fonds voor Hulpbetoon in de zeemacht.



De Navy Big Band o.l.v. P. Snellinckx.

Le 26ième Bal de Gala de la Force Navale

Renouant avec la tradition, le 26ième Bal de Gala de la Force Navale eut lieu le 5 février dernier au Casino-Kursaal d'Oostende.

Quant à l'ambiance, cette soirée mondaine fut sans aucun doute l'une des plus réussies.

Mais ce ne sont pas que l'ambiance et le prestige de cette soirée qui importent. Le rapport qui va intégralement à l'Association d'Entraide de la Force Navale fut tout aussi important.



Ambiance met het orkest The Dircky Band.



Een duidelijk ontspannen Postbus 17-team.



De voorzitter Vereniging voor Hulpbetoon met een gelukkige winnares.



Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht

Association d'entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging Voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel. 389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (buger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale quit ont moins de chance!

Renseignements: tel. 389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile)

Campagnes Libération

Om haar imago te verbeteren en in het kader van haar publieke relaties, zal de Zeemacht, dank zij de steun van de P902-Libération, diverse campagnes voeren in 1993.

Deze zendingen gebeuren via de binnenwateren.

Hierbij publiceren we de diverse aanlegsteden met data.

Vanzelfsprekend is de Libération bij deze gelegenheden open voor het groot publiek en is iedereen welkom.

Afin de promouvoir son image, et dans le cadre de ses relations publiques, la Force Navale, grâce au soutien du P902-Libération, va esécuter diverses campagnes durant l'année 1993.

Ses campagnes se passeront via les eaux intérieures du pays. Les dates et emplacements des campagnes sont publiés ci-dessus.

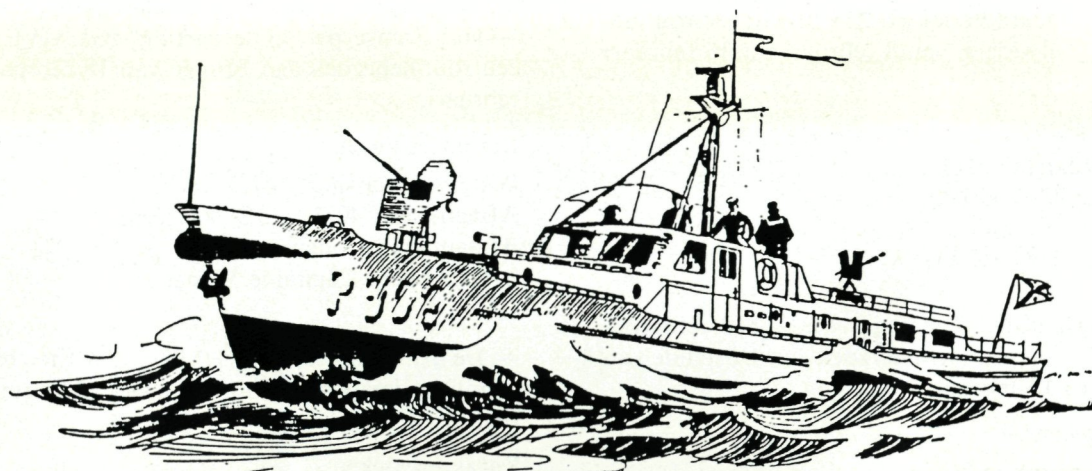
A l'occasion de ses escales, il est évident que le Libération est ouvert à tous et que tout le monde est le bienvenu.

I. Campagne

Hasselt	18 Mar / 23 Mar
Maasmechelen	23 Mar / 25 Mar
Liège	25 Mar / 29 Mar
Huy	29 Mar / 31 Mar
Thuin	02 Apr / 06 Apr
La Louvière	06 Apr / 08 Apr
Mons	09 Apr / 13 Apr
Blaton	13 Apr / 16 Apr
Peronnes	16 Apr / 19 Apr
Oudenaarde	19 Apr / 22 Apr

II. Campagne

Gent	22 Apr / 03 Mei
Kortrijk	03 Mei / 05 Mei
Comines	05 Mei / 07 Mei
Deinze	07 Mei / 10 Mei
Plassendaele	11 Mei / 12 Mei
Nieuwpoort	12 Mei / 14 Mei
Veurne	14 Mei / 17 Mei
Diksmuide	17 Mei / 19 Mei
Ieper	19 Mei / 24 Mei



P902 LIBÉRATION

BEZOEK VREEMDE SCHEPEN

VISITES NAVIRES ETRANGERS

— Het Smaldeel Standing Naval Force Channel (STANAVFORCHAN) bracht een routinebezoek aan Zeebrugge van 20 februari tot 23 februari 1993 en aan Gent van 25 februari tot 1 maart 1993.

Het Smaldeel is samengesteld uit 4 mijnenjagers staat onder bevel van Cdr. HILDESLEY T. en is ingescheept a/b «HMS HURWORTH»

Karakteristieken:	WATERVERPLAATSING	Afmetingen:	Bem.
M39 HMS HURWORTH (GB) Bevelhebber: Cdr. HILDESLEY	750 ton	60 × 10 × 3,4 m	45 man
M858 HNLMS Hellevoetsluis (NL) Bevelhebber: LTCDR KLEYWEGT	595 ton	51,5 × 8,9 × 3,8 m	42 man
M1070 GOETITINGEN (GR) Bevelhebber: LT DIRKS	463 ton	47,1 × 8,3 × 3 m	43 man
M924 PRIMULA (BL) Bevelhebber: LTCDR CARDIJN	595 ton	51,5 × 8,9 × 3,8 m	48 man

— De Franse mijnenjager «FS Cassiopée» bracht een routinebezoek aan Antwerpen van 5 februari tot 8 februari 1993.

Karakteristieken:

WATERVERPLAATSING: 595 ton
Afmetingen: 51,5 × 8,9 × 3,8 m
Bemanning: 50 man
Bevelhebber: CC Geronde

— De Britse onderzeeboot «U 26» bracht een routinebezoek aan Antwerpen van 8 februari tot 10 februari 1993.

Karakteristieken:

WATERVERPLAATSING: 141 ton
Afmetingen: 48,6 × 4,6 × 4,5 m
Bemanning: 25 man
Bevelhebber: LV1 BUTH

— De Nederlandse mijnenjager «HNLMS ZIERIK-ZEE» bracht een routineonderzoek aan Oostende van 5 februari tot 19 februari 1993.

Karakteristieken:

WATERVERPLAATSING: 543 ton
Afmetingen: 51,5 × 8,9 × 3,8 m
Bemanning: 42 man
Bevelhebber: LTCDR KOOL

— Het Nederlands hydrografisch opzoekingsvaartuig «HNLMS BLOMMENDAL» bracht een routinebezoek aan Brugge van 12 februari tot 15 februari.

Karakteristieken:

WATERVERPLAATSING: 915 ton
Afmeting: 60 × 11,2 × 3,8 m
Bemanning: 41 man
Bevelhebber: LT CDR JLP APPELMAN

— Het Franse patrouillevaartuig «GLAIVE» bracht een routinebezoek aan Brugge van 18 februari tot 22 februari.

Karakteristieken:

WATERVERPLAATSING: 147,5 ton
Afmetingen: 40,4 × 5,9 × 1,6 m
Bemanning: 17 man
Bevelhebber: Capitaine Vignerie

— De Britse mijnenjager «HMS CROMER» bracht een routineonderzoek aan Oostende van 25 februari tot 28 februari 1993.

Karakteristieken:

WATERVERPLAATSING: 484 ton
Afmetingen: 52,5 × 10,5 × 2,3 m
Bemanning: 34 man

— De Britse mijnenjager en het Britse visserijwacht-schip HMS BLACKWATER en HMS JERSEY brachten een routinebezoek aan Oostende van 1 maart tot 4 maart 1993.

Karakteristieken:

HMS JERSEY

WATERVERPLAATSING: 1260 ton

Afmetingen: 59,5 × 11 × 4,5 m

Bemanning: 39 man

HMS BLACKWATER

WATERVERPLAATSING: 890 ton

Afmetingen: 47,5 × 10,5 × 2,9 m

Bemanning: 30 man



OPROEP AAN ALLE OUDGEDIENDEN VAN DE «BROUWER»

In 1955 vertrok de M904. «DE BROUWER» op zending naar ex-Belgisch Congo met als aanleghaven Banana.

De reis duurde van 12 april tot 2 november 1955.

Gedurende deze zes maanden en twintig dagen duren-de reis scheepte Koning Boudewijn in voor een tocht op de Congostroom Boma/Banana.

37 jaar later, dit op initiatief van Dhr. Claude Dewasme, was er een samenkomst georganiseerd voor alle oudgedienden van dit schip in het Koninginnehof te Oostende.

De sfeer was uitermate vriendschappelijk, zoals men dat van echte zeelieden mag verwachten.

Door het grote succes zal dit gebeuren herhaald worden in '93.

Alle oudgedienden, van alle rang of stand, die aan dit weerzien willen deelnemen worden vriendelijk verzocht contact op te nemen met: CLAUDE DEWASME, rue du Beau Site, 6 - 7540 KAIN. Tf 069.21.35.91.

APPEL AUX ANCIENS DU «DE BROUWER».

En 1955 l'Algérie «DE BROUWER» M 904 de la Force Navale Belge a effectué du 12 avril au 2 novembre une longue mission océanographique en AFRIQUE et plus particulièrement dans les eaux de l'ex-Congo Belge CONGO ex-BELGE avec comme port d'attache Banana.

Au cours de ce voyage long de six mois et vingt jours, le jeune Roi Baudouin embarqua à bord pour un périple sur le fleuve Congo allant de Boma à Banana.

En septembre dernier, trente sept ans plus tard, à l'initiative d'un ancien du bord M. Claude Dewasme de KAIN (Tournai), une journée de retrouvailles a été organisée dans un restaurant Ostendais le «Koninginnehof».

Comme on peut le supposer ces émouvantes retrouvailles se déroulèrent dans la joie, et un esprit de convivialité et d'amitié propre aux gens de mer.

Le succès remporté par cette première édition, rehaussée par la présence du Commandant de l'époque, le Capitaine de Frégate e.r. Jean DEFRENNE, engendrera l'organisation d'une nouvelle journée en 1993.

Tous les anciens du bord, volontaires de carrière ou militaires, de tous grades, qui souhaiteraient participer à ces nouvelles retrouvailles, sont priés de contacter sans retard l'organisateur M. CLAUDE DEWASME, rue du Beau Site, 6 à 7540 - KAIN. Tél. 069/213591.

Bienvenue à tous.

MET RUST

Hiernavolgende officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel sukses toe.



1LV KROTT L.



1LV MAGRITTE J-P

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-officiers et Quartier maîtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



1MC VAN DE VOORDE A.

1MP DESMET R.

1MC VLAEMINCK J.

KMT DENEVE R.

MET LEEDWEZEN MELDEN WIJ U HET OVERLIJDEN VAN



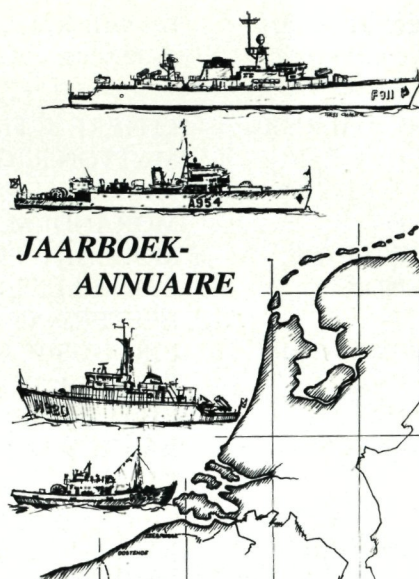
C'EST BEAUCOUP DE REGRETS QUE NOUS VOUS FAISONS PART DU DÉCÈS.

Mr. BOGAERT F.
Ancien Président de l'Association
Bruxelles des Anciens de la Force Navale.



1LZ (b.d.) VAN DER ELST A.

Nieuw!



Nouveau!

Gedurende belangrijke ondernemingen die gezamenlijk met westerlijke zeemogendheden werden uitgevoerd, heeft de Zeemacht een operationeel topniveau bereikt in het kader van de toegewezen opdrachten. Dat was mogelijk dankzij de hoge vakbekwaamheid en de beroepskennis van het personeel.

Wij willen hierbij de Oudsten onder hen eren door hen te verzamelen in dit Jaarboek.

Tevens wordt met deze de mogelijkheid gegeven aan de lezer, terug te gaan in de tijd, om vele gebeurtenissen, vaak aangenaam, soms lastig maar altijd opwindend te herdenken.

Omschrijving

Het boek «Jaarboek van de gepensioneerde Officieren van de Belgische Zeemacht», bevat **380 blz** en is uitgevoerd in een keurige paperback versie.

De prijs is **200,- Bf**
(exclusief portkosten 60,- Bf).

Het kan besteld worden:

- via tel.: 059/80 66 66 of 059/80 14 02 uitbreiding 389
- via ZS1/IRP - PB 17 - 8400 Oostende
- via storting op rekeningnr.: 473-6093911-41.

Belangrijk

De opbrengst van dit uniek naslagwerk gaat integraal naar het fonds «Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht».

Lors d'opérations d'importance menées conjointement avec les grandes marines occidentales, la Force Navale a démontré qu'elle atteint, dans le cadre des missions qui lui ont été confiées, un niveau opérationnel pour le moins égal aux meilleurs.

Ce niveau a été atteint grâce à la haute technicité de ses moyens matériels et aux connaissances professionnelles du personnel.

C'est pour rendre hommage à tous nos anciens que nous avons voulu les réunir dans un annuaire.

Un autre objectif de cet annuaire est de permettre à ceux qui liront cet ouvrage, de se remémorer bon nombre d'événements, souvent agréables, parfois pénibles mais toujours exaltants.

Description

Le livre «Annuaire des Officiers pensionnés de la Force Navale» est en version paperback et contient **380 pgs.**

Le prix de revient **200,- Bf**
(exclusif frais de port 60,- Bf).

Adresse de commande:

- via tél.: 059/80 66 66 ou 059/80 14 02 extension 389
- via ZS1/IRP - PB 17 - 8400 Oostende
- via versement n°: 473-6093911-41.

Important

Le bénéfice de cette ouvrage de référence sera versé intégralement aux fonds de «l'Association d'Entraide de la Force Navale».

ERE-ABONNEMENTEN - ABONNEMENTS D'HONNEUR

ALDERWEIRELDT E. Fregatkapitein (R) - WILRIJK
BAERT H. - HASSELT
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHES B. Eerste Meester - BREDENE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee b.d. - WILRIJK
COURTENS F. Opperreester - OOSTENDE
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - WATER-
LOO
DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (R) - OVERIJSE
DEMULDER A. - GENT
DEROO J. - GENT
DESAEGER R. - Capitaine de Frégate - BRUXELLES
D'HAeyer H. - CONNEUX
D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (R. Hr.) -
BRUXELLES
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal b.d. - OOSTEN-
DE
DUMONT F. Capitaine de Vaisseau e.r. - ANHEE
FRANCKX M. Colonel e.r. - BRUXELLES
FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration e.r.
- OOSTENDE
GELUYCKENS D. Commodore e.r. - BRUXELLES
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
HEILMAN Ch. - OOSTENDE
HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
HESPEL A. - BRUXELLES
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
HOUEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re
Cl. (R. Hr.) - BINCHE
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEJUSTE R. - RENAIX

LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL
MATTON R. Geneesheer-Kolonel b.d. - OOSTENDE
MICHELSSENS M. - ASSEBROEK
MORANDI M. - CHATELET
MOULART Ph. - Capitaine de Frégate (R. Hr.) -
BRUXELLES
PEETERS A. - ST. NIKLAAS
PIRONGS P. - TONGEREN
PRIGNEAUX R. Lieutenant de Vaisseau de 1re Cl. e.r.
- HALTINNE
RASSCHAERT A. Fregatkapitein (R. Hr.) - OOSTEN-
DE
REMY F. - LANEFFE
SACRE A. Kwartiermeester b.d. - BEVEREN-WAAS
SAUWEN J. - BRUXELLES
SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE
SERGEANT J. - EEKLO
STRUMANE R. Geneesheer - MOL
TERMOLLE P. - BINCHE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THYS R. - EDEGEM
VAN ESSCHE R. - WATERLOO
VAN EYLL B. - HASSELT
VAN HECKE L. - VILVOORDE
VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
ANTWERPEN
VAN DEN BULCKE S. - EVERBERG
VAN DER STAPPEN R. - KEERBERGEN
VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
WAUTERS L. - HOESELT

Afgesloten op datum van: 17 februari 1993
Clôturé à la date du: 17 Février 1993



RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL «MAINTENANT»

par versement/virement de 400,- Fr sur notre compte en banque
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 600,- Fr,
ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore... un abonnement d'honneur à 850,- Fr.



